This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

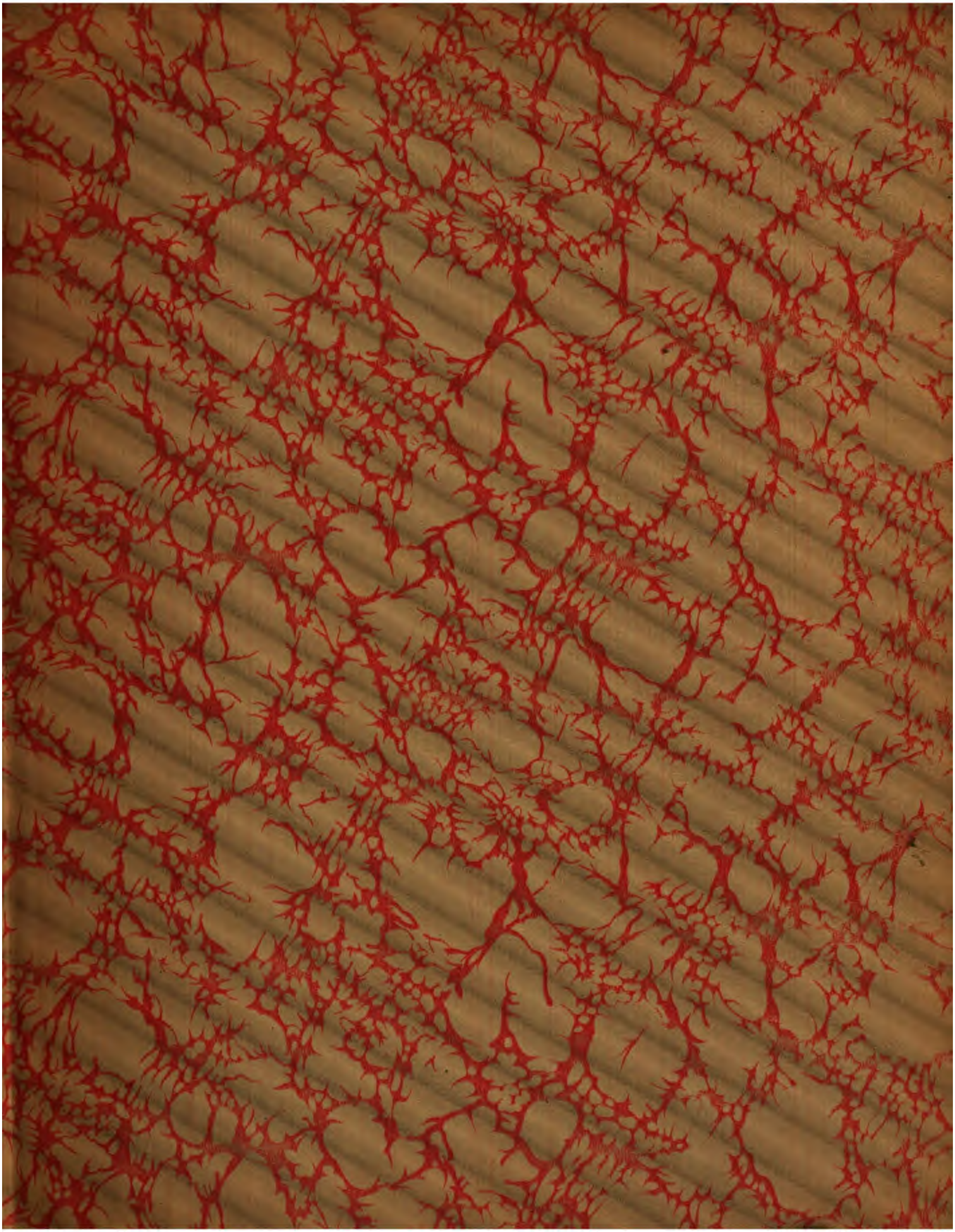
+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.

C 424,167

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN · LIBRARIES ·



7929.23
Rare Book Case # 1
RRsGen

LES

CHEMINS DE FER

AUTREFOIS ET AUJOURD'HUI

ET LEURS

MÉDAILLES COMMÉMORATIVES

TRANSP... LIBRARY

CE LIVRE A ÉTÉ TIRÉ A 425 EXEMPLAIRES :

25 sur papier frictionné numérotés 1 à 25,
400 sur papier vélin numérotés 26 à 425.

EXEMPLAIRE N° 133

Droits de traduction et de reproduction réservés.

LES

CHEMINS DE FER

AUTREFOIS ET AUJOURD'HUI

ET LEURS

MÉDAILLES COMMÉMORATIVES

TRANSPORTATION LIBRARY
UNIVERSITY OF VIRGINIA

AUGUSTE MOYAUX
Ingénieur honoraire des mines

LES CHEMINS DE FER

AUTREFOIS ET AUJOURD'HUI

ET LEURS

MÉDAILLES COMMÉMORATIVES

NOTICE HISTORIQUE suivie d'un CATALOGUE DESCRIPTIF
DES MÉDAILLES DE TOUS LES PAYS

Ouvrage illustré hors texte et dans le texte, accompagné de onze planches en phototypie

BRUXELLES
CHARLES DUPRIEZ, ÉDITEUR
77, AVENUE DE LONGCHAMPS, 77

1905

Transportation
Library
HE
1021
.M93

GEORGE STEPHENSON

D'après un tableau de John Lucas (Henry Graves et C^ie^, éditeurs à Londres).

Trans. Lib.
Gift
11-12-73
1028324-236

AVANT-PROPOS

Ce livre est né, sans plan préconçu, d'une collection de médailles de chemins de fer commencée il y quelque vingt ans; inspirée, sans dessein numismatique, par mes occupations professionnelles, cette collection en évoquait d'intéressants souvenirs qui devinrent toujours plus attachants au fur et à mesure des trouvailles plus nombreuses ou plus inattendues qui récompensaient la persévérance du collectionneur. La reconstitution de l'état civil de ces médailles, faite à bâtons rompus, au hasard de mes acquisitions, accumula bientôt de nombreux matériaux, destinés d'abord à mon usage personnel, mais que je me décidai à mettre en œuvre; mon but, à ce moment, se limitait à la rédaction d'un catalogue accompagné de courtes notices historiques; je constatai bientôt, à regret, que nombre de mes notes restaient sans emploi et, d'autre part, que beaucoup de faits intéressants n'ayant pas été commémorés par la médaille, le côté historique présentait de fâcheuses lacunes. Je résolus alors d'élargir le cadre de ce travail dont le catalogue ne fut plus que la première étape; dans ce nouvel ordre d'idées, je rédigeai une notice historique générale présentant l'enchaînement naturel des faits qui ont marqué l'origine et le développement de l'industrie des chemins de fer ainsi que des notices séparées exposant les conditions spéciales de leur établissement dans chaque pays. Je pensai, ensuite, à égayer le texte par des illustrations dont quelques-unes, peu connues, sont empruntées à ma collection et à rompre la monotonie du catalogue par la reproduction des médailles les plus intéressantes par leur ancienneté ou par leur cachet artistique; telle fut la genèse de ce livre.

Je n'ai pas eu la prétention d'écrire une histoire des chemins de fer; elle eût exigé des développements que n'admettait pas le cadre de cet ouvrage; fidèle au titre de celui-ci, j'eus le souci de faire court pour ne pas lasser la curiosité du lecteur. Je n'ai pas eu davantage de prétention numismatique; en m'occupant de médailles, je me suis aventuré sur un terrain qui ne m'était pas familier, et si j'ai fait œuvre de numismate, c'est un peu comme M. Jourdain du Bourgeois Gentilhomme faisait de la prose ; en tout cas, je n'ai exploré qu'un domaine très modeste et relativement moderne, n'exigeant qu'une érudition légère où l'épigraphie, l'archéologie et la science héraldique tiennent très peu de place. Néanmoins, la médaille moderne mérite à juste titre l'attention de l'amateur, soit par son côté purement artistique qu'elle doit surtout à la renaissance de cet art dont l'École française a donné le signal il y a vingt-cinq ans, soit au point de vue documentaire par l'évocation de souvenirs d'événements dont beaucoup, bien que récents, commencent à s'effacer de la mémoire. Les médailles de chemins de fer présentent ce double attrait et je me plais à espérer que ce livre contribuera à leur attirer la faveur dont jusqu'ici les amateurs n'ont pas été prodigues à son égard.

Ces médailles ne constituent pas tout le patrimoine historique des chemins de fer ; il existe de nombreuses et intéressantes reliques de leur passé que certains gouvernements se sont préoccupés de recueillir. A Vienne, le Musée Historique Impérial des chemins de fer réunit les objets les plus divers, archives et modèles de tous genres, estampes, médailles et surtout les machines et appareils, témoins glorieux des débuts de cette industrie; un catalogue très détaillé permet aux visiteurs de tirer le plus grand profit de cette exposition (1). En Angleterre, il est question de former un Musée National des chemins de fer dont les éléments existent, nombreux, notamment au Musée de South Kensington à Londres. Les autres pays ne paraissent pas avoir eu, au même degré, de semblables préoccupations et la Belgique se distingue, entre tous, par une indifférence regrettable à l'égard des vestiges des premiers temps du chemin de fer, comme du reste à l'égard de tous ceux de la grande industrie en général; cette dernière, dont la naissance a coïncidé avec celle de notre jeune nationalité, n'a pas eu, comme celle-ci, ses historiens et, pour reconstituer son histoire, il serait temps d'en recueillir les documents et les souvenirs encore existants, si l'on veut les sauver de l'oubli ou de la destruction; ils formeraient la matière d'un livre d'or dont la Belgique n'aurait pas moins lieu de s'enorgueillir que de son histoire politique.

Pour rédiger les notices historiques de ce livre, j'ai mis à contribution un grand nombre de publications, journaux, revues, brochures et ouvrages de tout genre ; je limiterai cette bibliographie trop encombrante pour être reproduite ici,

(1) Ce catalogue comprend notamment celui de la collection de médailles de chemins de fer formée par M. le chevalier Aug. von Loehr et cédée par ce dernier au Musée Historique.

aux sources principales qui ont servi à me documenter et dont le lecteur trouvera la liste en note (1). La plupart des médailles de mon catalogue ont été décrites d'après les exemplaires de ma collection ; pour combler les lacunes de cette dernière, j'ai eu recours aux ouvrages généraux de numismatique et aux monographies traitant spécialement des chemins de fer ; le nombre de ces dernières est fort limité, je n'en connais que trois, deux consacrées exclusivement l'une à l'Angleterre, l'autre à l'Italie (2) et le catalogue général publié à Vienne par M. le chevalier Aug. von Loehr dans le bulletin du Club de la médaille (3) ; ce dernier, de beaucoup le plus important, comprend la description de 300 médailles de tous pays; l'auteur a bien voulu y reconnaître la contribution que j'ai été heureux de fournir à son travail ; à mon tour, je me fais un devoir de remercier tout spécialement M. von Loehr, dont le catalogue et les renseignements complémentaires ont beaucoup facilité ma tâche. Enfin, j'ai largement mis à contribution divers correspondants auxquels j'exprime ici toute ma gratitude; je citerai M. G.-W.-J. Potter, de Londres, M. A. Meabe, de Buenos-Ayres et M. G.-F. Ulex, de Hambourg, ainsi que MM. R. Warocqué, de Mariemont et Edm. Peny, de Morlanwelz qui m'ont donné l'accès de leurs collections avec une bonne grâce dont je suis fort reconnaissant.

Afin de permettre au lecteur d'identifier les différentes variétés de médailles, j'ai cru devoir les décrire de façon plus détaillée que ne l'a fait M. von Loehr ; mon catalogue comprend toutes les pièces (jetons, monnaies, médailles, plaquettes) commémorant un événement quelconque de l'histoire des chemins de fer, concession, ouvrage d'art, inauguration, jubilé ; il comprend aussi celles qui ont été frappées en l'honneur de personnages appartenant au monde des chemins de fer à condition qu'elles rappellent, non des anniversaires d'ordre intime ou familial, mais bien quelque particularité de leur carrière ; j'ai exclu de ce catalogue les jetons ou marques qui constituent une monnaie de compte pour le paiement des salaires, des objets de consommation ou des taxes de transport, ainsi que les plaques ou les insignes utilisés dans le service courant du chemin de fer pour constater la présence ou l'identité des agents ; les pièces de cette catégorie sont d'une abondance que ne rachètent souvent ni leur mérite artistique, ni leur intérêt

---

(1) *Les chemins de fer français*, par Alf. Picard, Paris, 1883. — *Le Bulletin du Congrès international des chemins de fer*. Bruxelles, Weissenbruch. — *Histoire numismatique de la Belgique*, par Guyot, Hasselt. — *Le chemin de fer*, par Louis Hymans, Paris, sans date (1882). — *Atti della reale commissione italiane*, per lo studio di proposte intorno all'ordinamento delle Strade Ferrate. Vol I, Relazione Generale, Roma 1903. — *Geschichte der Eisenbahnen der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie*, Vienne, 1898. — *The World's Railway*, by J. G. Pangborn, New-York, 1894. — *A Practical treatise on rail-roads*, by Nicholas Wood, London, 1832. — *Our Iron Roads*, by Frederick. S. Williams, London, 1852.

(2) *Railway Medals and Tokens*, by G. W. J. Potter, Brighton, 1901. — *Ponti, Strade, ecc. secondo le medaglie*, Carlo Clerici, Milano, 1901.

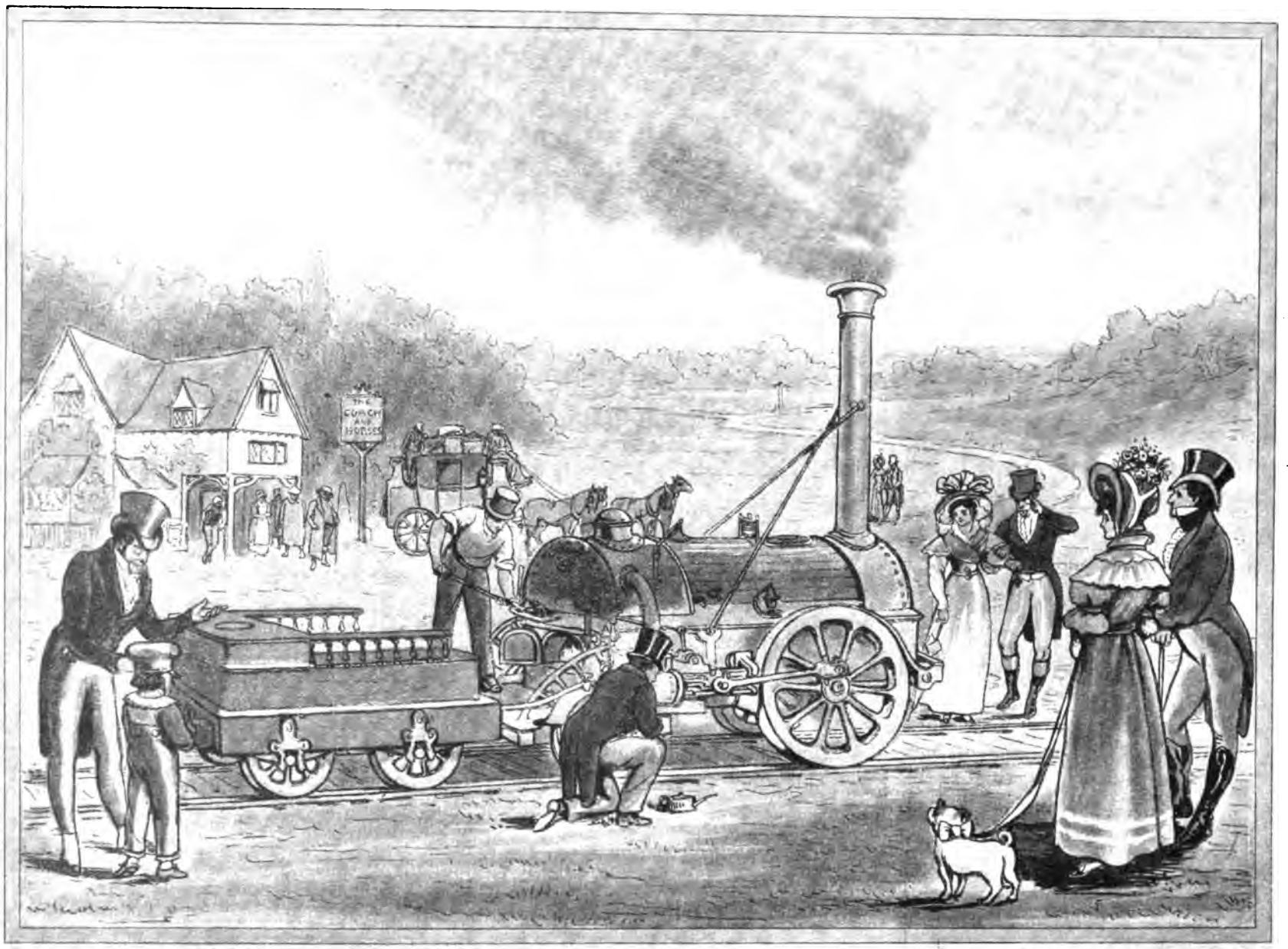
(3) *Mittheilungen des Clubs der Münz-und Medaillenfreunde* in Wien (nr 27 ex. 1892, 42 und 43 ex. 1893 51 ex 1894, 74, 75, 77, 78, 79 ex. 1896, 80, 81, 82, 83, 84, 85 ex. 1897).

documentaire. Une délimitation exacte de leur caractère est cependant parfois difficile à établir ; cette circonstance, et l'intérêt que présentent exceptionnellement certaines de ces pièces, m'ont engagé à ne pas être trop rigoureux dans leur exclusion. J'ai encore écarté les pièces coulées qui, par leurs dimensions excessives, incompatibles avec la frappe des métaux, n'offraient plus le type de la médaille. Ces explications étaient indispensables pour faire connaître au lecteur le véritable caractère de ce catalogue. Tel quel, il comprend au delà de 500 numéros, soit deux tiers de plus que n'en renseigne celui de M. von Loehr; il est, sans aucun doute, destiné à s'augmenter encore, non seulement par la frappe de nouvelles médailles, mais aussi par la résurrection d'anciennes pièces ignorées qui, les circonstances aidant, finiront par sortir de leur retraite; n'ayant pas l'espoir de faire un travail définitif, je n'ai pas cru devoir ajourner davantage la publication de ce catalogue; je souhaite que sa continuation tente un jour quelque autre amateur; entre temps, je serais fort reconnaissant aux collectionneurs qui voudraient me signaler les erreurs ou les omissions de mon travail.

En terminant, j'ai l'agréable devoir de remercier mon éditeur, M. Ch. Dupriez, pour les soins attentifs dont il a entouré la confection de ce livre.

Bruxelles, le 15 mars 1905.

AUG. MOYAUX.



Locomotive Engine, "The Rocket," 1830.

Built by George Stephenson.

PREMIÈRE PARTIE

NOTICE HISTORIQUE

SUR LES

CHEMINS DE FER

AUTREFOIS ET AUJOURD'HUI

LE PREMIER TRAIN DE CHEMIN DE FER DANS L'ÉTAT DE NEW-YORK PAR M. E. L. HENRY.
Reproduit avec l'autorisation de l'éditeur M. C. Klackner de New-York.

INTRODUCTION

De tout temps, la route fut un facteur prépondérant de la civilisation; ses perfectionnements ont multiplié les échanges de façon prodigieuse et bouleversé profondément les conditions d'existence de l'humanité. Le sentier à porteurs, la route carrossable et le chemin de fer, comme le canot, le bateau à voiles et le steamer ont marqué les étapes les plus considérables du progrès. Malheur aux peuples qui sont restés en retard, les grands courants qui alimentent la fortune publique se sont détournés d'eux pour aller vivifier de nouvelles contrées parfois moins favorisées; d'anciennes civilisations ont ainsi été vouées à l'immobilité, des terres fécondes sont devenues improductives jusqu'au moment où la route les relèvera de leur déchéance.

Le chemin de fer est par excellence la route moderne; il concourt à donner la suprématie dans les luttes économiques et joue un rôle capital dans la stratégie militaire; sa faculté de pénétration en fait le complément indispensable

des voies navigables et sa vitesse, un concurrent parfois redoutable de ces dernières. Les lignes transcontinentales ont rapproché les peuples les plus étrangers les uns aux autres et solidarisé leurs intérêts mieux que n'avaient pu le faire jusque-là les voies purement maritimes. Le rail apporte la richesse partout où il pénètre; ce ruban d'acier s'impose au monde qu'il enserre toujours davantage dans ses lacets.

La locomotive seule pouvait donner la vie au chemin de fer; née avec le XIX[e] siècle, elle fut le résultat d'une longue et patiente élaboration qui prit fin vers 1830 et dont l'honneur revient presque entièrement à l'Angleterre; à cette date, en effet, les précurseurs en avaient fixé le type dans une forme encore rudimentaire, mais dès ce moment suffisante pour satisfaire aux exigences d'un service public; grâce à leurs progrès incessants, les chemins de fer prirent bientôt un essor considérable qui ne paraît pas à la veille de s'arrêter; la traction électrique, en élargissant le champ de leurs applications, ouvre à cette industrie des horizons nouveaux; déjà, elle a rénové l'exploitation des lignes urbaines et suburbaines, elle a fourni la solution la plus pratique et la plus élégante pour l'exploitation des lignes de montagne, enfin elle a fait surgir le problème des communications interurbaines à très grande vitesse et service intensif, problème aujourd'hui résolu et dont différentes applications sont à la veille de se réaliser. Le moteur électrique vise également à remplacer la locomotive à vapeur pour la traction des trains ordinaires c'est-à-dire des trains lourds à longs parcours; il n'y a réussi jusqu'ici que pour des applications locales et dans des conditions très particulières. En sera-t-il longtemps encore ainsi? il est permis d'en douter; l'énergie électrique présente trop de souplesse et d'avantages pour que l'ingénieur n'en tire pas bientôt le parti espéré; il y est sollicité d'ailleurs par l'intérêt spécial du problème pour les pays qui ont dans les chutes d'eau, la houille blanche comme on les a appelées, des réserves de force motrice considérables qui les affranchiront un jour du coûteux tribut prélevé par les pays producteurs de charbon.

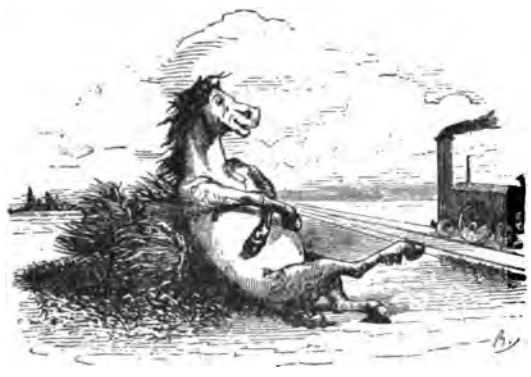
A ses débuts, la locomotive à vapeur, tout comme sa rivale d'aujourd'hui, n'a supplanté qu'avec peine les anciens moyens de transport tout imparfaits qu'ils fussent et l'on ne peut que s'étonner maintenant de la puérilité des préventions dont le chemin de fer fut l'objet. A côté d'une élite qui fournit ses pionniers à l'industrie nouvelle, on vit surgir dans le public des détracteurs irréductibles dont les récriminations survécurent à ses premiers succès; les plus ardents furent naturellement ceux dont les intérêts étaient menacés : les compagnies concessionnaires de canaux et les maîtres de postes qui payaient les journaux pour répandre les bruits les plus absurdes, les éleveurs qui appréhendaient l'avilissement

du prix des chevaux, les paysans qui se plaignaient de voir les terres enlevées à l'agriculture et redoutaient les dangers auxquels seraient exposés les bestiaux au pâturage. C'était surtout dans les enquêtes publiques qui, en Angleterre, précédaient toujours les concessions que les objections les plus saugrenues se produisaient. Dans l'une d'elles notamment, Stephenson fut interpellé sur le cas très embarrassant d'une vache égarée sur la voie au moment du passage d'un train; il se borna à répondre : très embarrassant en effet... pour la vache. Cependant une telle campagne de dénigrement avait fini par exciter la fureur des populations rurales qui, voyant dans le chemin de fer une invention du diable, tentèrent plus d'une fois d'assommer les brigades d'étude chargées d'établir le tracé de la ligne de Liverpool à Manchester; il fallut se servir de ruse pour pénétrer dans les propriétés du duc de Bridgewater qui voulait faire expulser les travailleurs par ses gardes. Un député conservateur, le colonel Sibthorp, déclara en plein Parlement que le chemin de fer était une invention infernale et qu'il aimerait mieux rencontrer un voleur dans sa maison qu'un ingénieur sur ses terres; un autre exprima le vœu que tous les promoteurs de chemins de fer, avec leurs avocats et leurs arpenteurs, jouissent le plus tôt possible des paisibles joies du paradis. Sir Astley Cooper, éminent chirurgien, plus pacifique, engageait patriotiquement Stephenson à renoncer à ses idées afin d'éviter la destruction de la noblesse dont le prestige ne survivrait pas au morcellement de ses domaines; enfin l'*Edinburgh Review* conseilla d'enfermer à l'asile de Bedlam Thomas Gray, un défenseur de la première heure des chemins de fer dont la polémique emportée avait été jugée par trop extravagante.

En Allemagne, un principicule ne voulait pas du chemin de fer, n'admettant pas qu'un bottier ou un tailleur pussent voyager aussi vite qu'un Sérénissime. Un ministre déclara qu'il ne resterait plus qu'à envoyer les chevaux à la boucherie; d'après lui, si les Anglais voulaient se ruiner pour les chemins de fer, il fallait les laisser faire mais ne pas les imiter. Un " Generalpostmeister „ ne pouvait se faire à l'idée que ses gais postillons fussent réduits bientôt à pleurer sur leur triste destinée; il ne pouvait concevoir que des gens songeassent à établir à grands frais des voies ferrées, quand les voitures de poste restaient à

moitié vides; pour perdre son argent, mieux valait, disait-il, le jeter par la fenêtre. Les médecins formulaient des prévisions sinistres; lors de la concession de la ligne de Nüremberg à Fürth, l' " Obermedicinal Collegium „ prétendit que les vitesses excessives engendreraient des maladies de cerveau et que la vue d'une machine aussi infernale que la locomotive, pourrait provoquer des cas de folie furieuse; aussi, proposa-t-il de clôturer le chemin de fer par des murs pour en dérober la vue au public.

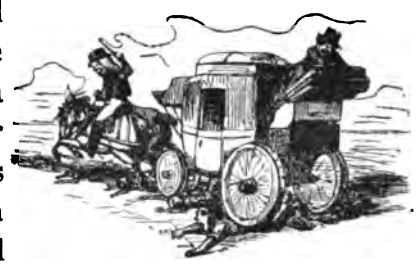
Dans les autres pays, il se produisait des objections tout aussi déraisonnables dont les Parlements se faisaient l'écho. En France, M. Thiers prétendait à l'origine que les chemins de fer ne convenaient pas pour les grandes distances et il refusa en 1836 à Perdonnet de présenter un projet de loi pour la concession d'une ligne de Paris à Rouen de crainte, ajoutait-il, d'être hué à la Chambre; la même année, Arago y signalait les dangers d'un tunnel de 800 mètres à construire à Saint-Cloud pour la ligne de Paris à Versailles, la fumée et les brusques écarts entre la température à l'extérieur et à l'intérieur devant, à son avis, exposer les voyageurs à des inconvénients graves et même à des bronchites mortelles; la vitesse était jugée effrayante et même dangereuse si elle dépassait trois lieues à l'heure.



Les chambres belges n'avaient sous ce rapport rien à envier au Parlement français; M. Helias d'Huddeghem y déclarait que le chemin de fer mettrait les chevaux hors d'usage et des milliers d'ouvriers sur le pavé; M. Eloy de Burdinne signalait que le lait arriverait à destination à l'état de beurre et M. de Robaux répliquait en riant que les œufs arriveraient sans doute omelette; M. Alex. Rodenbach se figurait qu'une locomotive traînerait jusque 285 voitures appartenant à des particuliers.

Les esprits les plus cultivés n'étaient pas à l'abri de ces préventions; Victor Considérant fit paraître en 1838 une brochure intitulée : *Déraison et danger de l'engouement pour les chemins de fer;* la Société d'agriculture du nord de la France publia dans ses mémoires en 1845 un travail exposant le danger d'être foudroyé à distance si un orage éclatait dans la zone parcourue par le chemin de fer; la même année, un homme d'esprit, Théophile Gautier, s'élevait dans ses *Zigzags* contre " la manie, l'engouement, la fureur „ du chemin de fer dont la locomotive " mécanique de complication peu rassurante „ était pittoresquement comparée à un " monstre marin enrhumé du cerveau „. La boutade paradoxale du célèbre écrivain valait au lecteur une image réjouissante des deux systèmes de locomotion lorsqu'il parle de " la berline dont le

„ postillon fouaille gaiement les lutins de l'air et qui semble joyeuse et vivante „ comparée à ces rangées de corbillards qui glissent silencieusement sur des „ rainures au bruit asthmatique du chaudron „. Il ne manquait à ces zigzags que d'être mis en musique et Rossini eut été tout désigné pour écrire la partition; l'inspiration lui fut venue sans effort, car il avait une aversion insurmontable pour les chemins de fer au point, dit-on, qu'il n'a jamais consenti à mettre les pieds dans un wagon; peut-être, était-il sujet à cette peur irraisonnée que les physiologistes ont désignée sous le nom harmonieux de *siderodromophobie* affectant spécialement les gens qui redoutent le chemin de fer.



Ceux même qui ne nourrissaient aucune prévention à l'égard des chemins de fer, ne discernaient pas nettement le rôle considérable qui leur était réservé; aussi, les concessions furent-elles pendant longtemps accordées en vue d'intérêts particuliers ou locaux sans souci de créer ou d'amorcer les lignes d'intérêt général; l'industrie nouvelle demandait à être encouragée et dirigée et il incombait aux pouvoirs publics de lui donner son orientation rationnelle; mais en général, ceux-ci ne se montrèrent pas à la hauteur de leur rôle et les réseaux de premier ordre ne furent constitués que tardivement par la force des choses amenant le groupement des lignes locales sous l'égide de puissantes compagnies ou de l'État lui-même. La Belgique seule fit exception; dès le début, elle envisagea le problème de ses voies de communication qui pouvait le mieux répondre à son développement économique et décréta en 1834, bien avant tous les autres pays, la construction des grandes artères qui forment, encore aujourd'hui, la base de son système de chemins de fer; la clairvoyance de ses hommes d'État méritait d'être mise en évidence et donne à la Belgique une place honorable dans l'histoire des chemins de fer.

L'honneur d'avoir construit les premières lignes de chemins de fer fait l'objet d'une compétition assez vive entre différents pays, chacun d'eux appuyant ses prétentions patriotiques par quelque considération qui ne manque pas de valeur.

L'Autriche concédait le 7 septembre 1824 la ligne de Budweis à Linz principalement destinée au transport du sel; utilisée dès le 7 septembre 1827

pour le transport des matériaux de construction, la première section de Budweis à Kerschbaum fut ouverte à l'exploitation le 30 septembre 1828; bien que n'étant pas la première de l'espèce, c'était cependant de beaucoup l'entreprise la plus importante de son temps. Aux États-Unis la compagnie de Baltimore-Ohio inaugurait une section de 14 milles le 21 mai 1830; la première, elle organisa un service régulier pour les voyageurs et les marchandises; mais sur la ligne autrichienne comme sur la ligne américaine, le matériel était très rudimentaire et la traction s'y faisait exclusivement par chevaux.

STATION DE LIVERPOOL (EDGE-HILL).
Le jour de l'inauguration du chemin de fer, le 15 septembre 1830.

En France la ligne de Saint-Étienne à Andrézieux, concédée le 26 février 1823, ne fut mise en exploitation qu'en 1828; elle servait exclusivement au transport de la houille et était exploitée par chevaux et plans inclinés; des essais de traction par locomotive eurent lieu déjà pendant la construction dès 1827, mais la traction animale ne fut supprimée que beaucoup plus tard. En Angleterre, la ligne de Stockton-Darlington avait été inaugurée le 27 septembre 1825; dès l'origine, la traction par locomotive y avait été établie mais concurremment avec la traction par chevaux et plans inclinés; cette ligne exclusivement à marchandises servait principalement au transport du charbon provenant des mines de la compagnie; toutefois, les entreprises de malles-poste qui transportaient les voyageurs sur la route voisine, furent autorisées moyen-

nant redevances à faire circuler sur la voie du chemin de fer leurs propres voitures dont la caisse avait été adaptée à un châssis de wagon; ces voitures étaient traînées par leurs propres chevaux et les taxes étaient perçues au profit de ces entreprises.

Chacun de ces chemins de fer peut légitimement revendiquer l'honneur d'avoir marqué d'une date une évolution vers la forme définitive de cette industrie, mais l'ère des chemins de fer ne s'ouvre réellement qu'avec la ligne

CHEMIN DE FER DE PARIS A SAINT-GERMAIN EN 1837.

de Liverpool à Manchester qui inaugura la première, le 15 septembre 1830, un service public complet pour le transport des voyageurs et des marchandises au moyen de trains remorqués exclusivement par des locomotives.

A partir de ce moment, les chemins de fer à traction animale furent définitivement abandonnés; le tableau suivant indique, en se limitant aux lignes ouvertes jusqu'en 1840, les dates d'inauguration des premiers chemins de fer à vapeur dans chacun des pays de l'Europe continentale; plusieurs d'entre eux n'avaient encore à cette époque qu'une importance exclusivement locale et pour certains, la traction par chevaux y subsista pendant un certain temps

concurremment avec la traction par locomotives; mais le caractère de l'exploitation indiquait une orientation définitive vers les formes actuelles du chemin de fer.

Belgique	Bruxelles à Malines	5 mai 1835
Bavière	Nuremberg à Furth	7 décembre 1835
France	Paris à Saint-Germain	26 août 1837
Russie	Saint-Pétersbourg à Tsarskoe Selo	30 octobre 1837
Autriche	Florisdorf à Wagram	19 novembre 1837
Prusse	Berlin à Potsdam	29 octobre 1838
Hollande	Amsterdam à Haarlem	20 septembre 1839
Italie	Naples à Portici	4 octobre 1839
	Milan à Monza	18 août 1840

TRAIN DE VOITURES DE 1re CLASSE DU CHEMIN DE FER DE LIVERPOOL A MANCHESTER EN 1831.

LES CHEMINS DE FER D'AUTREFOIS

LE RÉGIME LÉGAL

L'INTERVENTION des pouvoirs publics dans l'établissement des chemins de fer s'est manifestée de façon bien différente suivant les temps et les lieux; elle a toujours eu pour objet l'octroi du droit d'expropriation sans lequel l'exécution de toute entreprise de l'espèce pouvait être rendue impossible; parfois, c'est même à cette seule concession que s'est réduite cette intervention; tel fut le cas aux ÉTATS-UNIS, terre classique de liberté, où l'État se bornait à délivrer une " *charte* „ à la société constituée pour la construction d'une ligne déterminée. Cette charte établissait les points d'aboutissement de la ligne et sa direction générale; elle constituait une simple reconnaissance du but que la société s'était assigné, ne lui conférait aucun privilège autre que le droit d'expropriation et ne la protégeait en aucune façon contre les concurrences éventuelles. Aussi a-t-on pu voir en 1871 les ouvriers de deux lignes rivales se disputer à main armée l'occupation d'un défilé dans les Montagnes Rocheuses insuffisamment déterminé dans leurs chartes respectives. En

revanche, l'État s'était complètement désintéressé du mode de construction et des tarifs, considérant le chemin de fer comme une propriété privée et perpétuelle dont les détenteurs pouvaient user et même abuser à leur guise; lors de leur constitution, les compagnies américaines devaient toutefois verser le dixième du capital, ce dernier calculé à raison d'une somme minimum par mille de longueur de ligne, variable dans les différents États.

Ce régime de liberté donna une grande impulsion à la construction des chemins de fer aux États-Unis, mais le public ne tarda pas à en être victime; les voies sommairement et hâtivement construites ne présentaient pas la sécurité désirable et les ententes entre sociétés annihilaient tous les avantages que la

LE PREMIER TRAIN DE CHEMIN DE FER PARTANT DE NAPLES POUR GRANATELLO LE 15 AOUT 1840.

concurrence devait produire au point de vue de la modération et de la fixité des tarifs; les abus devinrent tellement criants qu'ils provoquèrent une réaction violente de la part de différents États dont l'intervention excessive fut jugée inconstitutionnelle par la Cour suprême. La situation fut régularisée par l'*Interstate commerce Law* votée par le Congrès fédéral le 5 avril 1887; cette loi institua notamment une commission qui intervient à titre d'autorité dans la fixation des tarifs pour prévenir les taxes injustes et déraisonnables et pour empêcher les coalitions dont le but est de supprimer les concurrences et de relever les tarifs. La tendance de la législation américaine est de renforcer les pouvoirs de cette commission dont l'ingérence devient ainsi de plus en plus grande dans le domaine réservé autrefois exclusivement au bon plaisir des compagnies.

En Angleterre, le régime de liberté à outrance inauguré aux États-Unis

fut légèrement tempéré et marque un acheminement vers le régime plus autoritaire adopté dans les autres pays. Les chemins de fer y constituent encore une propriété privée perpétuelle, mais l'État n'y a pas abdiqué toute intervention. Avant d'autoriser la construction d'une ligne, le pouvoir législatif examine la demande au double point de vue de l'intérêt public et des voies et moyens du demandeur; la procédure extrêmement coûteuse comporte la présentation d'un projet de loi au Parlement (*Private Bill*), les enquêtes contradictoires devant les comités parlementaires avec intervention d'avocats spéciaux et enfin

STATION A BERLIN DU CHEMIN DE FER DE POSTDAM, EN 1838.

le vote; les charges ont atteint le coût de la construction pour le " Trent Valley Railway „ et dépassé 200.000 francs par kilomètre pour la ligne de " Blackwall „. Un contrôle technique, mais pendant la période de construction seulement, était exercé par l'intermédiaire du *Board of Trade;* ce système ne supprimait pas la concurrence, mais il l'atténuait dans la mesure qui paraissait opportune dans chaque cas particulier; tout comme aux États-Unis, les abus se firent bientôt sentir et le gouvernement, dès 1844, s'attribua le droit de modifier les tarifs et de racheter les lignes. L'intervention de l'État s'accusa toujours davantage; le bill voté le 21 juillet 1873 après de longues hésitations institua la *Railway commission* à laquelle fut confié un

contrôle permanent sur l'exploitation. Enfin la loi du 10 octobre 1888 fusionna et compléta les diverses dispositions législatives antérieures; elle régla notamment les rapports entre les différentes compagnies, les services directs à établir entre celles-ci et les tarifs à y appliquer.

Dans les AUTRES PAYS, après de courtes expériences, a prévalu le système des concessions à durée limitée, soumises à l'observation d'un cahier des charges rigoureux qui met les compagnies sous la tutelle de l'État et les assujettit à l'observation de règlements méticuleux. L'État, outre une ingé-

STATION DE MILAN (PORTA NUOVA) DU CHEMIN DE FER DE MILAN A MONZA, EN 1840.

rence permanente dans l'exploitation, s'est donc attribué la propriété du chemin de fer dans un délai déterminé avec la faculté d'anticiper ce dernier moyennant le paiement d'une indemnité fixée dans l'acte de concession. Parfois aussi, l'État s'est passé du concours de l'industrie privée, construisant et exploitant pour son propre compte ; ce système a encore actuellement ses défenseurs et ses détracteurs et les divergences de vues à ce sujet ne semblent pas au moment de s'aplanir; toutefois on peut dire que la politique ferroviaire tend généralement dans l'Europe continentale vers une centralisation plus ou moins complète entre les mains de l'État de l'exploitation des réseaux d'intérêt général d'où dépend le développement économique du pays.

M. Alf. Picard (1) a caractérisé de la façon suivante les idées qui ont présidé dans différents pays à la formation des premiers réseaux de chemins de fer : « La Belgique était le seul pays qui, sans essais, sans tâtonnements, „ eut du premier coup arrêté la structure du réseau de chemins de fer qui „ devait sillonner son territoire. Dès 1834, elle avait décidé l'établissement des „ lignes principales desservant ses communications avec les pays voisins et

ANCIENNE STATION DU MIDI (PLACE ROUPPE) A BRUXELLES

„ entre ses villes commerciales les plus importantes. Ce plan avait été coura- „ geusement suivi, sans que l'exécution en fût suspendue, ni par les compli- „ cations politiques, ni par la crise commerciale de 1838.

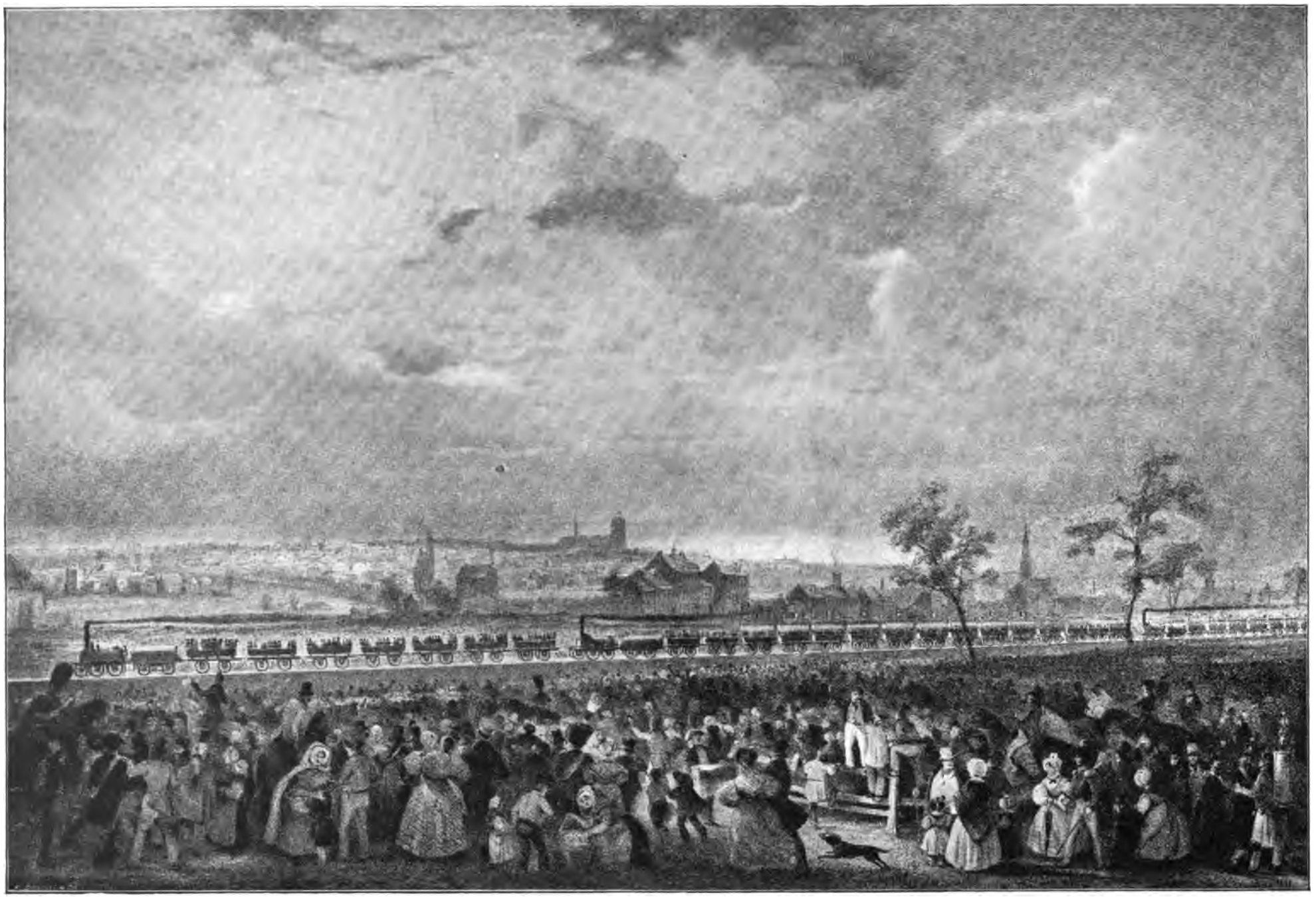
„ Au contraire en Allemagne, où tant d'États indépendants concouraient „ à l'établissement des chemins de fer ; en Angleterre, où leur création était „ l'œuvre de l'industrie privée ; en Amérique, où ces deux causes étaient „ réunies, les mailles du réseau avaient été créées isolément, suivant les

(1) *Les chemins de fer français.* Étude historique par Alf. Picard, Paris, J. Rothschild, éditeur, 1884.

„ nécessités locales qui venaient à se révéler, sans se rattacher à un système „ général, conçu et arrêté à l'avance.

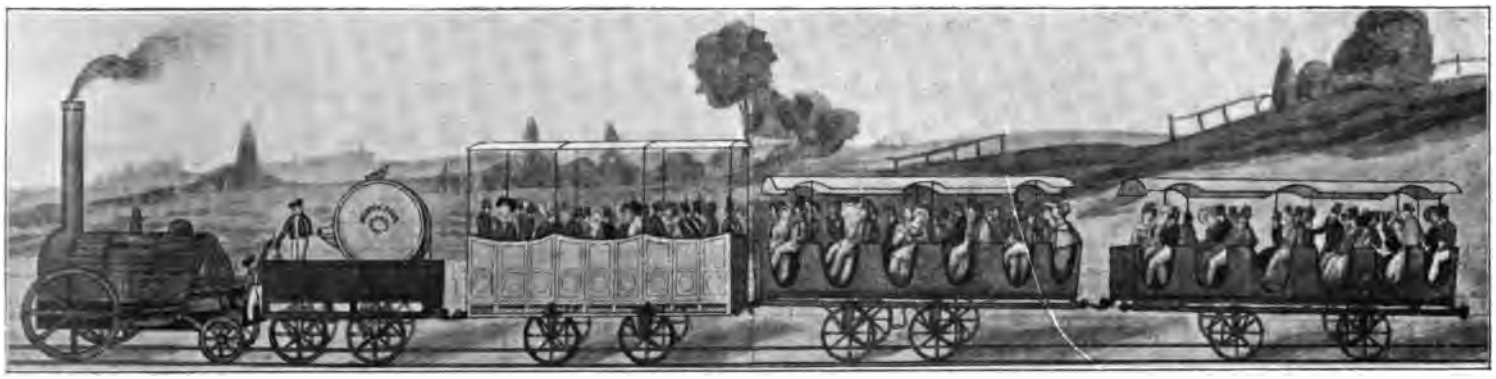
„ Il en avait été de même en France. Les premiers chemins de fer „ n'avaient eu d'autre objet que de faciliter le transport de la houille des „ centres de production vers les centres de consommation ; plus tard les nou- „ velles voies de communication avaient été envisagées sous un jour différent, „ soit pour les voyageurs, soit pour les marchandises ; enfin, on avait compris „ tous les inconvénients de ces entreprises multipliées sans ordre, sans dessein „ général, et la nécessité de les coordonner. „

Ce travail de coordination et de réglementation fut partout une œuvre excessivement laborieuse; il se poursuivit à travers de nombreux mécomptes et n'aboutit que tardivement à donner une assiette définitive au régime des chemins de fer. La politique dont s'inspirèrent les Gouvernements, varia considérablement dans les différents pays et même dans chacun de ceux-ci, suivant les époques; les notices particulières intercalées dans le catalogue donnent à cet égard des renseignements plus circonstanciés; encore aujourd'hui, la diversité et l'importance toujours plus grandes des questions qui se rattachent aux chemins de fer, en fait périodiquement un objet des préoccupations des Gouvernements.



INAUGURATION DES CHEMINS DE FER BELGES LE 5 MAI 1835

Départ des trains de la station de Bruxelles (Allée Verte), d'après une lithographie de Lauters et Fourmois



TRAIN DE VOITURES DE 2me CLASSE DU CHEMIN DE FER DE LIVERPOOL A MANCHESTER EN 1831.

LA ROUTE

LE TRACÉ. — A l'apparition de la locomotive, les chemins de fer déjà nombreux étaient exploités par des chevaux et des machines fixes; ce système de traction comportait un tracé spécial peu compatible avec l'emploi du nouveau moteur et en retarda l'adoption.

Généralement, en effet, ces chemins de fer avaient pour objet le transport des charbons de la mine vers un port maritime ou fluvial où ils étaient embarqués; la descente des wagons chargés s'effectuait naturellement sous l'influence de la gravité et le profil du chemin était établi en pente douce, de façon à permettre aux chevaux de remonter sans trop d'effort le matériel vide; il arrivait toutefois que le terrain trop accidenté ne permettait pas l'établissement d'un profil de la route compatible avec l'emploi des chevaux; on rachetait alors les différences de niveau excessives en les locali-

WAGON A LA DESCENTE SUR LES VOIES D'UN CHARBONNAGE A NEWCASTLE EN 1773.

sant sur de courtes sections où l'on établissait des *plans inclinés automoteurs*, le restant du tracé conservant un profil à pentes modérées. Mais le trafic n'était pas toujours dirigé exclusivement dans le même sens, et d'autre part le tracé devait parfois franchir des lignes de faîte exigeant des plans inclinés à déclivités de sens opposé ; la traction ne pouvait y être assurée qu'avec l'appoint d'un moteur spécial, soit une *balance hydraulique* si l'on disposait d'un cours d'eau sur la crête, ou plus généralement au moyen de *machines à vapeur fixes* actionnant le câble du plan incliné.

PLANS INCLINÉS SUR LA LIGNE DE STOCKTON A DARLINGTON.

Tel était le tracé très particulier des chemins de fer de l'époque, extrêmement peu favorable à l'emploi des locomotives qui, très légères au début, étaient incapables de remorquer les trains sur les plans inclinés; il en résultait l'obligation d'employer simultanément différents moteurs, ce qui compliquait singulièrement le système d'exploitation ; les inconvénients étaient encore augmentés par les imperfections de la locomotive, à ce moment d'un type encore très défectueux.

Une telle situation rendait les administrations de chemins de fer très perplexes lorsqu'il s'agissait de décider le tracé des nouvelles lignes, car cette décision comportait le choix définitif du moteur ; appelée à se prononcer sur l'adoption de la locomotive, la Direction du chemin de fer de Liverpool à Manchester fit appel aux lumières des spécialistes les plus distingués qui, après enquête, donnèrent la préférence aux machines fixes ; il fallut la ténacité de G. Stephenson, alors ingénieur en chef de la compagnie, pour faire adopter le nouveau moteur. L'inauguration de la ligne fut un éclatant succès et l'enthousiasme qui se manifesta à cette occasion consacra le triomphe définitif de la locomotive dont l'emploi rationnel détermina dorénavant les conditions d'établissement du tracé.

Cependant les avantages de la locomotive ne cessèrent d'être discutés et l'on a peine à croire que les idées du passé aient trouvé leurs derniers défenseurs dans l'enseignement supérieur; en 1834, en effet, M. Minard, professeur à l'École des Ponts et Chaussées de Paris, s'exprimait encore dans les termes suivants (1) :

« Plusieurs ingénieurs anglais pensent que lorsque la vitesse ne dépasse » pas $4^{m}50$ (4 lieues à l'heure), l'emploi des chevaux est plus économique. » Au delà de cette vitesse, les opinions sont divergentes... » (Page 69.)

(1) *Leçons faites sur les chemins de fer à l'École des Ponts et Chaussées en 1833-1834*, par M. MINARD, professeur. Paris. Carillan Gœury, libraire des Corps Royaux des Ponts et Chaussées et des Mines, Quai des Augustins, 41, 1834.

« Motifs qui militent en France pour le cheval. Forcé d'établir une base » pour le plus grand nombre de cas et considérant qu'aujourd'hui en France : » 1° les besoins du commerce n'exigent pas une vitesse de plus de deux ou » trois lieues à l'heure pour le transport des marchandises; 2° que la houille » est chère dans beaucoup de départements; 3° que les ouvriers capables de » conduire et de réparer les machines à vapeur sont très rares, nous serons » portés à conclure que le cheval sera généralement préféré aux locomotives » et que les projets de chemins de fer pour les marchandises doivent être » conçus en conséquence. » (Page 79.)

Or, l'emploi des chevaux portait comme conséquence l'introduction des plans inclinés, du reste explicitement préconisés à la page 75 du même ouvrage. C'était exclure la locomotive non seulement pour le transport des marchandises, mais aussi pour le transport des voyageurs qui devait emprunter la même route; aussi, les lignes conçues dans cet ordre d'idées furent-elles les dernières à adopter le nouveau moteur après un remaniement du tracé qui exigea des dépenses considérables.

LA VOIE. — Elle comprend deux parties distinctes, l'*infrastructure* ou assiette de la voie et la *superstructure* ou voie proprement dite; la première, formée essentiellement des terrassements et des ouvrages d'art, ne présentait au début des chemins de fer aucune particularité qui les différenciât des routes ordinaires; son histoire se confond donc avec celle de ces dernières et ne trouvera place dans cette notice qu'au moment où l'importance de ces ouvrages en a fait l'élément le plus remarquable des lignes modernes; au contraire, la superstructure formée du rail et de ses supports composant la *voie proprement dite* a marqué la naissance des chemins de fer et son origine appartient tout spécialement à l'histoire de ces derniers.

La viabilité des routes dépend de la qualité et de l'entretien de son revêtement, dallage, pavage ou empierrement; ce dernier pourra être d'autant plus parfait et moins coûteux que la zone affectée au roulement sera moins étendue; aussi, dès la plus haute antiquité, avait-on reconnu l'avantage de réaliser cette condition par l'établissement de deux files longitudinales de dalles en pierre encore en usage dans différents pays, notamment en Italie où ces dalles portent même le nom de rails (ruotaie). Mais cette disposition, coûteuse dans les pays où la pierre était rare, répondait mal aux besoins de l'industrie houillère qui commençait à se développer en Angleterre; dès 1650, on y signale l'apparition de chemins à rails de bois, *railway*, destinés à faciliter le roulage sur les chemins qui desservaient les charbonnages des environs de Newcastle sur la Tyne; ces railways étaient formés de longrines, clouées sur des traverses régulièrement espacées. L'usure de ces longrines était

très rapide ; pour diminuer la dépense qu'entraînait un renouvellement complet, on imagina de former la longrine d'un support inférieur en chêne revêtu d'une table en hêtre peu coûteuse à remplacer sur laquelle s'effectuait le roulement ; c'était le *double-way*, ainsi appelé par opposition avec le *single-way* ou voie primitive.

Toutefois, les inconvénients dus à l'usure n'étaient qu'atténués et se manifestaient surtout dans les montées et dans les courbes raides ; vers 1716 seulement on chercha à y obvier en remplaçant le rail supérieur en bois par des plaques en fonte de 50 millimètres de largeur sur 12 millimètres d'épaisseur ; mais si les résultats étaient satisfaisants au point de vue de l'usure, ils ne l'étaient pas au point de vue de la stabilité de la voie, par suite de la difficulté d'assurer une liaison intime et durable entre les éléments constitutifs du rail. *William Reynolds*, l'un des propriétaires des forges de Coalbrook-Dale, profitant d'un moment où la fonte était à bas prix et le stock de son usine très important, remédia à cet inconvénient en établissant, en 1767, des voies dont les rails étaient entièrement en fonte ; ce rail était très rudimentaire, à section rectangulaire. *M. Curr*, directeur des charbonnages du Duc de Norfolk à Sheffield, lui substitua en 1776 un rail appelé *plate rail* également en fonte, mais affectant la forme d'une cornière dont une des branches, faisant saillie sur la route, servait à guider les roues des wagonets ; ce rail était le plus souvent soutenu sur toute sa longueur par une longrine en bois, mais celle-ci ne formait plus l'élément essentiel de la résistance du rail ; parfois, ce rail reposait seulement par ses abouts sur des dés en pierre, des blocs ou des traverses en bois, et alors il était consolidé par une nervure inférieure ayant la forme d'un solide d'égale résistance. De nombreuses variétés de ce rail qui eut beaucoup de succès furent imaginées ; elles présentaient toutes le défaut de permettre à la boue ou aux pierres de s'accumuler sur la surface de roulement qui ne débordait pas le niveau général du chemin et de nécessiter ainsi un nettoyage fréquent et coûteux.

W. Jessop modifia cette situation par l'invention, en 1789, de l'*edge-rail* ou rail saillant consistant en une barre en fonte dépassant le niveau de la route ; elle avait la forme d'un solide d'égale résistance, la partie supérieure, renflée en forme de champignon ; ses extrémités reposaient sur des dés en pierre par l'intermédiaire de coussinets en fonte ; pour maintenir les roues des véhicules sur le rail, on fut obligé de reporter sur la jante de ces dernières le rebord ou mentonnet qui existait sur le plate-rail. Différentes améliorations furent apportées à ce type de voie, notamment par *Losh* et *G. Stephenson* dans le but de renforcer les joints qui formaient le point faible de la voie.

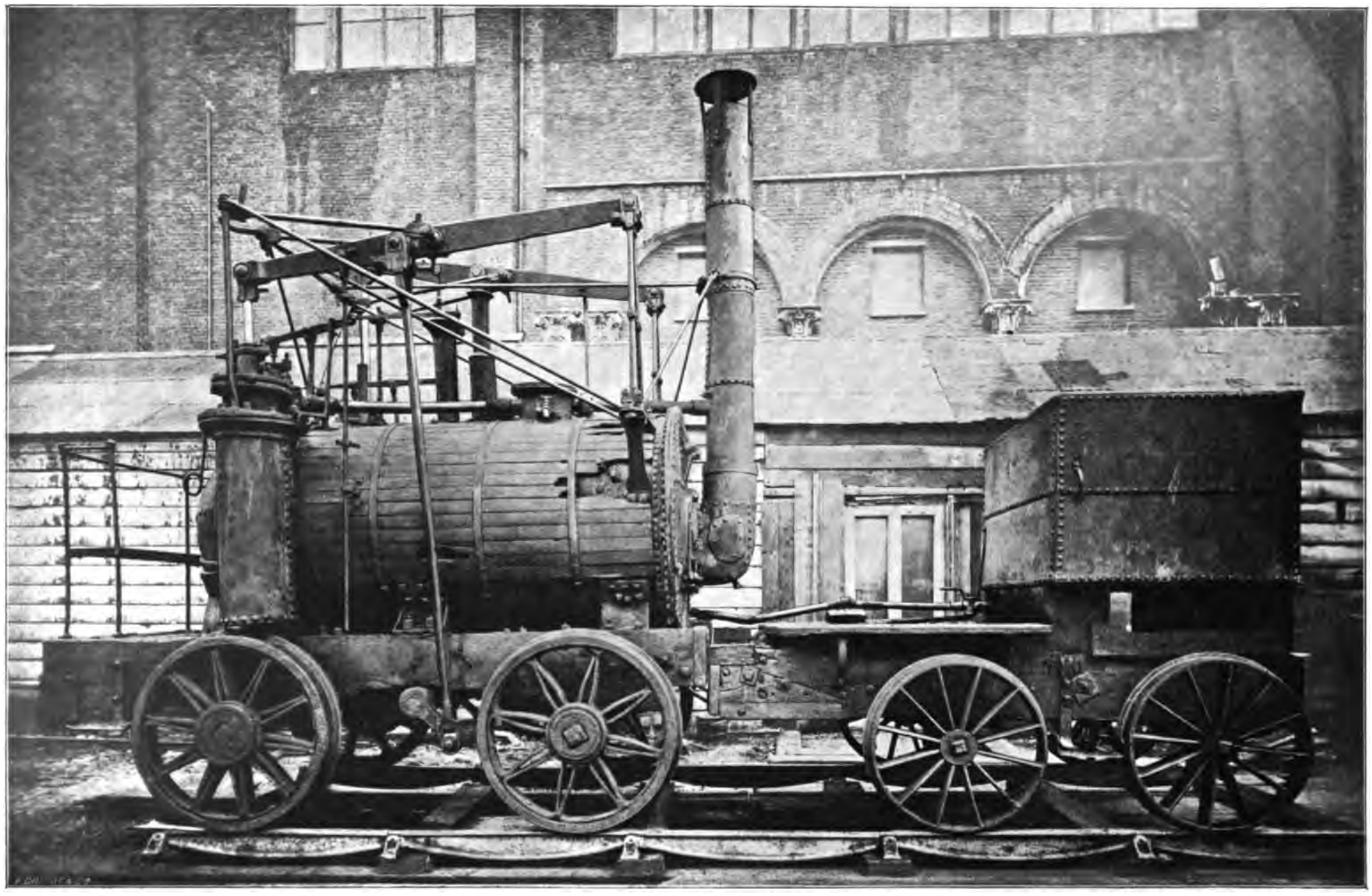
Le premier *C. Nixon*, en 1805, remplaça la fonte trop fragile par le fer laminé au charbonnage de Wallbottle ; mais ces rails, formés d'une simple

barre de fer plat posée sur champ et d'épaisseur très réduite, avaient l'inconvénient de présenter une surface de roulement en lame de couteau qui entaillait les bandages des roues ; aussi, leur usage se répandit peu, et en 1809, constate-t-on encore l'emploi de " plate rails „ pour la construction de la plupart des lignes et notamment du tramway de Cheltenham à Gloucester, la première ligne qui transporta les voyageurs.

Vers cette époque, eurent lieu les premiers essais de locomotives qui rencontrèrent dans la fragilité des rails en fonte des conditions fort peu favorables à leur réussite; l'heure était venue d'apporter un changement radical dans la constitution de la voie appelée désormais à supporter un poids et des chocs d'une importance qui ne s'était pas vérifiée jusque-là; l'initiative d'une telle transformation est due à *John Birkinshaw* qui, le premier en 1820, parvint à laminer dans les usines de Bedlington des rails en fer d'un profil approprié à leur usage; ce procédé permettait d'obtenir des longueurs de 5 à 6 mètres alors que pour les rails en fonte cette longueur ne dépassait pas l'intervalle de deux traverses, $0^m.90$ à $1^m.20$; le nombre des joints s'en trouvait diminué dans de grandes proportions; ce rail était du type à double champignon fixé aux traverses par l'intermédiaire de coussinets en fonte, type auquel l'Angleterre est restée fidèle. Cependant l'emploi de ces rails ne se répandit pas rapidement; la ligne de Liverpool à Manchester eut encore des rails en fonte et les lignes de Baltimore à Ohio et de Budweis à Linz, des rails en bois armés de fer; avec le temps toutefois, le rail laminé finit par supplanter définitivement le rail en fonte.

En 1830 *Robert Stevens* imagina pour la ligne de Camden à Amboy aux États-Unis un nouveau type de rail dans lequel le bourrelet inférieur était remplacé par une assise plate ou patin qui reposait directement sur les traverses auxquelles il était fixé par des crampons sans l'intervention de coussinet; il fit laminer ce profil en Angleterre et l'ingénieur *Vignoles* en généralisa l'emploi sur le continent et lui donna son nom.

Les deux types principaux de rails actuellement en usage étaient créés; ils n'ont plus guère subi de modifications essentielles sauf la substitution de l'acier au fer et l'emploi de profils toujours plus robustes.



LOCOMOTIVE " PUFFING BILLY „

Construite en 1813 par William Hedley pour les charbonnages de Wylam.
La voie en fonte est du type " edge-rail „ inventé par W. Jessop.

TRAIN DE WAGONS A MARCHANDISES DU CHEMIN DE FER DE LIVERPOOL A MANCHESTER EN 1831.

LA LOCOMOTIVE

La locomotive est l'âme du chemin de fer; seule, elle pouvait lui permettre de remplir le rôle considérable que l'avenir lui réservait; aussi, son inventeur devrait-il légitimement occuper l'une des premières places parmi les bienfaiteurs de l'humanité. Cet honneur, toutefois, ne peut être décerné à aucun des pionniers de la première heure; la locomotive, comme du reste la plupart des inventions, ne fut pas créée tout d'une pièce; chacun prenait successivement à ses devanciers les dispositifs nouveaux qui avaient reçu la sanction de la pratique; il est même parfois difficile de découvrir l'antériorité de plusieurs d'entre eux qui ont, sans doute, été imaginés simultanément de différents côtés; la locomotive ne revêtit une forme industrielle qu'à la suite de perfectionnements successifs dont l'ensemble, caractérisant la nouvelle invention, n'appartient en propre à personne.

En tout cas, il est certain que George Stephenson n'eut pas le mérite de la conception de la locomotive; on ne peut même établir qu'il soit l'inventeur de l'un de ses organes essentiels; non seulement il ne construisit pas la première locomotive, mais ses premiers essais imités des types antérieurs furent plutôt malheureux. Le titre de " *The Father of the Locomotive engine* " sous lequel il est habituellement désigné en Angleterre, ne lui revient donc pas; il devint un habile constructeur et fut un vulgarisateur avisé, prompt à s'assimiler les idées nouvelles; il fut surtout avec *Thomas Gray* et dès la première heure, un infatigable défenseur de la locomotive à un moment où ses avantages étaient encore discutés; il fut en outre ainsi que son fils Robert

le conseil de la plupart des grandes entreprises de chemins de fer de l'époque et à ce titre plaida victorieusement sa cause; en considération de la grande influence qu'il exerça sur le développement des chemins de fer en Angleterre aussi bien que sur le continent, on pourrait beaucoup plus justement lui donner le nom très enviable de " *Père des chemins de fer* „.

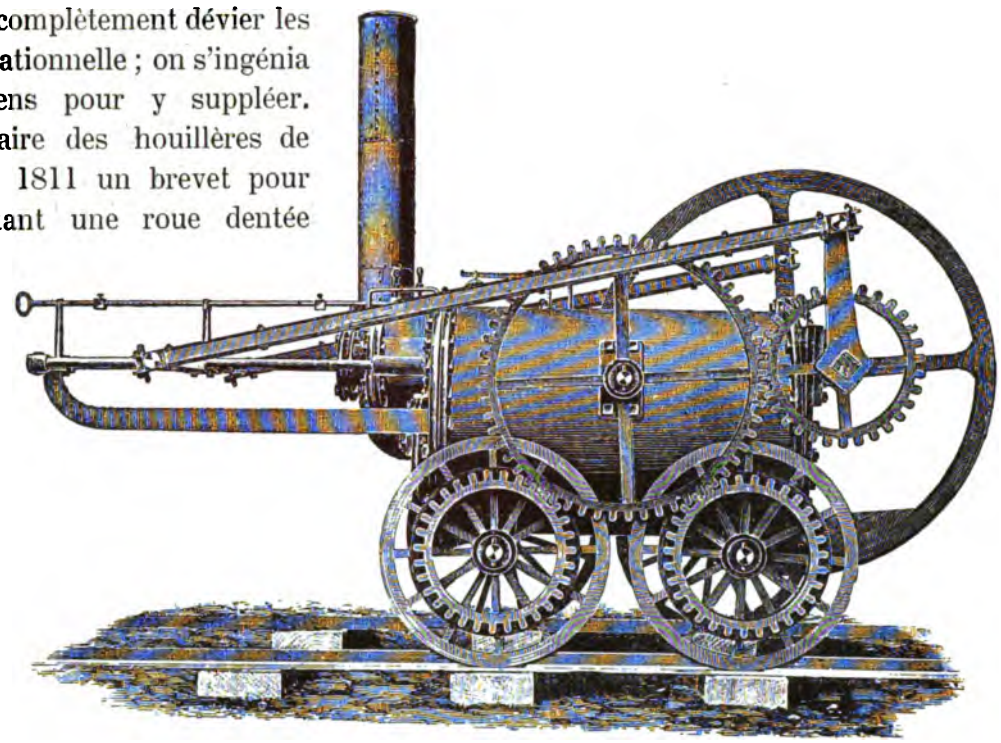
S'il fallait attribuer une paternité à la locomotive, elle remonterait à Richard Trewithick qui eut l'honneur de construire le premier remorqueur à vapeur destiné à rouler sur des rails, ou à William Hedley qui construisit la première locomotive à adhérence qui fit un service régulier dans l'industrie. Avant Trewithick, de nombreux essais de locomotion à vapeur sur route avaient eu lieu, dès 1769 en France par *Joseph Cugnot*, ingénieur militaire; en 1784 en Angleterre par *William Murdoch,* le collaborateur de *James Watt;* en 1787 aux États-Unis par *Olivier Evans,* le premier qui utilisa la vapeur à haute pression indispensable au succès des moteurs à vapeur destinés à la locomotion.

RICHARD TREWITHICK.

Ces essais avaient naturellement ouvert la voie à la locomotive et c'est en utilisant les dispositifs imaginés pour les voitures à vapeur, que Trewithick construisit, en 1804, pour les forges de Penydarran dans le pays de Galles la première machine qui roula sur rails et dont les essais eurent lieu sur le tramway de Merthyr Tidwill; bien que cette locomotive à haute pression et à double effet fonctionnât par simple adhérence, l'inventeur conseillait de multiplier les aspérités à la jante des roues et sur le rail afin de rendre plus rugueuses les parties en contact et d'empêcher le patinage des roues; cette locomotive ne fit qu'un court service; outre ses imperfections, les ruptures des rails en fonte et les déraillements qui en résultaient rendaient son emploi très désavantageux; en 1808, il construisit une autre locomotive qui, la première, traîna une voiture à voyageurs sur une voie circulaire établie dans un champ clos aux environs de Londres pour le plus grand plaisir du public; la vitesse atteignait 12 milles à l'heure et l'on était

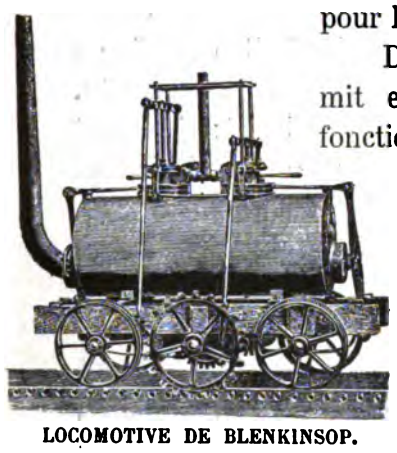
admis dans l'enceinte moyennant une entrée d'un shilling donnant droit à un voyage.

A ce moment, les idées fausses qui régnaient relativement à l'insuffisance de l'adhérence, firent complètement dévier les inventeurs de la voie rationnelle ; on s'ingénia à trouver des moyens pour y suppléer. Blenkinsop, propriétaire des houillères de Middleton, obtint en 1811 un brevet pour une locomotive portant une roue dentée qui prenait son point d'appui sur une crémaillère fixée entre les rails. Matthew Murray, sur ces données, construisit en 1812 une locomotive à laquelle il appliqua la distribution par tiroirs qu'il avait inventée; cette locomotive à crémaillère, le *Blenkinsop*, fut la première qui fit un service régulier et satisfaisant, bien que d'un type abandonné aujourd'hui, sauf pour les lignes de montagne.

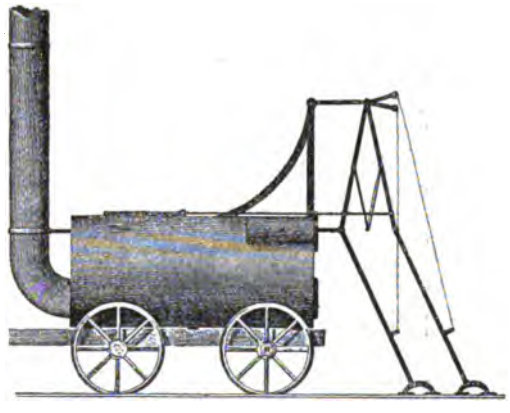


LOCOMOTIVE DE TREWITHICK DE 1804.

Dans le même ordre d'idées, Édouard Chapman, en 1812, mit en service aux charbonnages d'Heaton une locomotive fonctionnant comme un toueur; une chaîne fixe disposée sur toute la longueur de la voie s'enroule sur la poulie motrice de la locomotive dont la rotation détermine le déplacement du train; enfin Brunton, en 1813, adapta à sa locomotive des béquilles, sortes de jambes articulées, qui prenaient leur point d'appui sur le sol; ces deux systèmes n'eurent aucun succès.



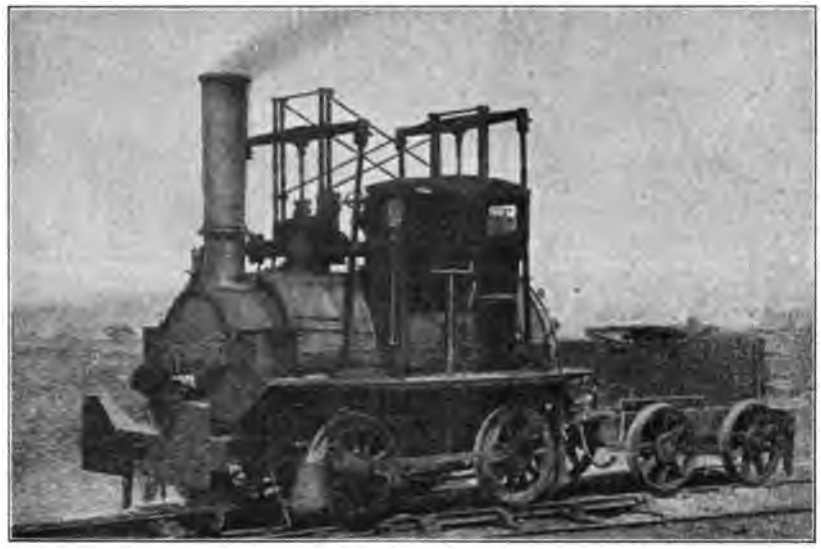
LOCOMOTIVE DE BLENKINSOP.



LOCOMOTIVE DE BRUNTON.

En 1813, Hedley, le bras droit de

M. Blackwelt, propriétaire des charbonnages de Wylam, démontre la suffisance de l'adhérence et détermine, par une série d'expériences, le rapport qui doit exister entre le poids adhérent et les charges à remorquer; il substitue dans la construction des chaudières le fer à la fonte qui avait été cause d'accidents meurtriers. Sa première machine essayée la même année n'est pas un succès, la vaporisation étant insuffisante; peu de temps après, il construit sa seconde machine, le *Puffing Billy*, basée sur les principes qu'il avait défendus; elle fit le service des charbonnages de Wylam jusqu'en 1862 et fut ensuite transférée au Musée de South Kensington à Londres (1); une troisième machine, le *Wylam Dilly*, construite par lui également en 1813, est actuellement au Musée d'Édimbourg.



LOCOMOTIVE DE STEPHENSON.
Construite en 1822 pour le charbonnage d'Hetton encore en service en 1902.

George Stephenson, qui était né à Wylam, près de Newcastle, vivait dans le milieu le mieux informé pour la locomotion à vapeur; il construisit en 1814 seulement sa première locomotive pour le charbonnage de Killingworth où il était occupé en qualité d'ouvrier mécanicien; les dépenses étaient supportées par lord Ravensworth, l'un des propriétaires, qui avait entendu parler de son ingéniosité; ignorant cependant les expériences d'Hedley, il suivit les errements de Trewithick et s'efforça d'obtenir l'adhérence des surfaces de roulement en les rendant rugueuses. Cette machine, le *Blucher*, était défectueuse; la police en avait interdit l'usage à cause du bruit que produisait l'échappement de la vapeur à l'air libre; pour obvier à cet inconvénient, Stephenson la lança dans la cheminée et obtint ainsi indirectement un tirage plus énergique et, comme conséquence, un accroissement considérable de la vaporisation et de la puissance de la machine; en outre, s'apercevant de son erreur, il rendit les jantes des roues lisses; le *Blucher* modifié put alors fournir un service jugé toutefois inférieur à celui des machines de

(1) Cette machine à adhérence peut être considérée comme la véritable ancêtre des locomotives et la plus vieille locomotive du monde.

Blenkinsop et d'Hedley. Avec l'aide de Dodd, il apporta encore diverses améliorations à ses machines; il imagina notamment d'accoupler au moyen de bielles les essieux qui auparavant étaient rendus solidaires par engrenages ou chaînes sans fin, et il suspendit la chaudière sur son châssis par le moyen de pistons qui se mouvaient dans des cylindres remplis de vapeur formant ressort; cependant le succès ne semble pas avoir répondu à ses efforts; des cinq locomotives qu'il a fournies en 1822 pour le charbonnage d'Hetton, trois doivent être mises hors de service après deux mois; ces résultats peu encourageants ont même pour effet de décider la direction de la ligne de Newcastle à Carlisle à renoncer à la traction par locomotives, malgré les efforts de George Stephenson pour la rallier à ses idées ; il est vrai que les voies du charbonnage d'Hetton se prêtaient mal à ce service ; elles comprenaient sept plans inclinés dont cinq automoteurs et deux actionnés par des machines fixes sur lesquels la traction par locomotives était impossible. Quoi qu'il en soit, l'une de ces dernières au moins fit carrière, puisqu'elle était encore en service en 1902 après un service de quatre-vingts années et il était question de lui donner ses invalides au " Durham College of Science „ de Newcastle (1) ; ses différents organes avaient naturellement été renouvelés à différentes reprises et perfectionnés ; les pistons de suspension, après un court service, avaient fait place aux ressorts à lames et les fourches d'excentrique ou pieds de biche avaient été remplacées par la coulisse de changement de marche imaginée en 1842 par *Robert Stephenson* et rendue pratique par *William Howe.*

ROBERT STEPHENSON.

Étant devenu l'ingénieur de la ligne de Stockton Darlington, George Stephenson inaugure la ligne avec sa machine *Locomotion* qu'il conduit lui-même; comme au charbonnage d'Hetton, le chemin de fer est exploité par plans inclinés, chevaux et cinq locomotives dont quatre fournies par l'atelier de

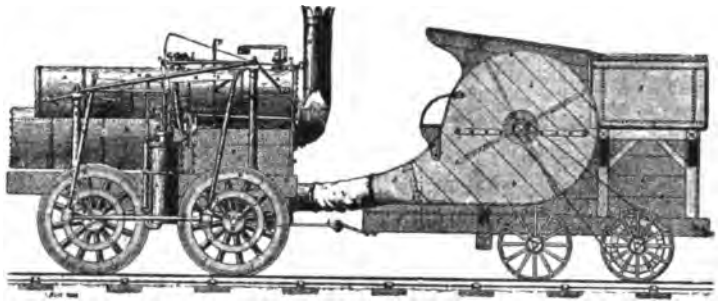
(1) Il est intéressant de noter qu'au même charbonnage d'Hetton, l'on a maintenu en service jusqu'en 1876 l'une des machines fixes des plans inclinés et jusqu'en 1901 une machine d'aérage construite en 1821 par Stephenson; mais le record de cet esprit éminemment convervateur en Angleterre est détenu par les mines de Rutherglen, près de Glasgow, qui ont conservé en activité une machine de Newcomen construite en 1809, et qui sera par conséquent bientôt centenaire ; c'est sans aucun doute la plus vieille machine à vapeur du monde.

Stephenson, qu'il avait fondé à Newcastle en 1824 et dont il avait cédé la direction à son fils Robert; ces quatre machines font un service tellement défectueux que les directeurs de la ligne sont sur le point de renoncer aux locomotives.

C'est à ce moment que *Timothée Hackworth*, ancien collaborateur d'Hedley, puis employé à l'atelier de Stephenson, étant devenu l'ingénieur du chemin de fer de Stockton Darlington, entreprend de porter remède à la fâcheuse situation du matériel; il modifie la cinquième locomotive qui était sortie des ateliers de Wilson et crée le *Royal George* mis en service en 1827; cette machine présente notamment pour la première fois une disposition raisonnée pour améliorer le tirage par la vapeur d'échappement jusqu'alors rejetée dans la cheminée uniquement pour éviter l'émission à l'air libre proscrite par les règlements.

A cette époque, le principal obstacle au développement de la traction par locomotives, provenait de leur faible puissance due à l'insuffisance de la production de vapeur; il appartenait à *Marc Séguin aîné* de vaincre cette difficulté. Directeur du chemin de fer de Saint-Étienne à Lyon, alors exploité par chevaux et plans inclinés, il s'attaqua au problème de la traction à vapeur qui passionnait l'Angleterre où il acheta une vieille locomotive pour servir à ses expériences; le premier, il eut l'honneur de substituer au retour de flammes alors usité dans les chaudières, le faisceau tubulaire encore employé aujourd'hui et d'une importance capitale pour donner aux machines la puissance nécessaire. Cependant il paraîtrait que dès 1791, *Nathan Read* avait construit aux États-Unis une voiture à vapeur à chaudière multitubulaire qu'il avait fait breveter; mais cette invention semble être ensuite tombée dans l'oubli.

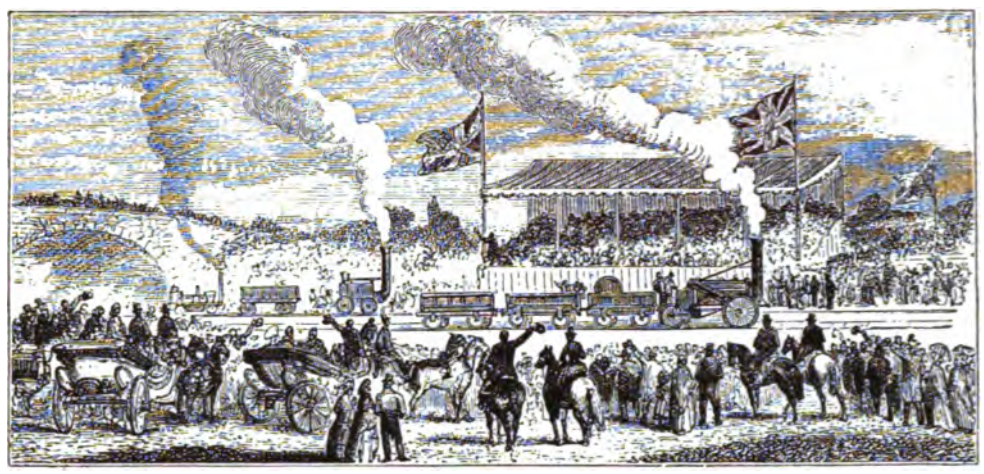
La demande du brevet de Seguin remonte à la fin de 1827; il donna son propre nom à sa machine transformée qui inaugura son service sur la section de Grand-Croix à Givors en 1828; pour activer le tirage, Marc Seguin se servait encore de deux ventilateurs placés sur le tender et actionnés par la rotation des essieux; le tirage par échappement de vapeur lui fut suggéré peu après et compléta un système de chaudière qui fut ensuite universellement adopté; le *Seguin* se trouve actuellement exposé au Conservatoire des arts et métiers à Paris.



LA PREMIÈRE LOCOMOTIVE DE SEGUIN.

Les avantages de la locomotive étaient plus que jamais discutés en Angleterre, alors que les directeurs de la ligne projetée de Liverpool à Manchester eurent à décider son mode d'exploitation. Très perplexes, ils envoyèrent une députation d'entre eux faire une enquête dans les comtés de Northumberland

et de Durham où les différents systèmes de traction étaient les plus répandus ; cette enquête n'aboutit à aucune conclusion définitive, toutefois l'emploi des chevaux fut écarté; le choix se trouvait donc circonscrit entre les locomotives et les plans inclinés avec machines fixes ; pour s'éclairer, les directeurs soumirent la question à deux spécialistes, MM. Rastrick et Walker, qui entreprirent, pour l'élucider, un voyage d'études à Darlington et à Newcastle ; leur rapport fut peu catégorique ; sans exclure les locomotives, ils étaient cependant d'avis que de grandes améliorations devaient encore y être apportées pour les rendre pratiques ; Nicholas Wood, la plus grande autorité de l'époque en cette matière, se rangea à leur avis, en somme, peu favorable aux locomotives. C'est à ce moment que G. Stephenson devenu ingénieur en chef de la ligne, secondé



CONCOURS DE LOCOMOTIVES DE RAINHILL SUR LA LIGNE DE LIVERPOOL A MANCHESTER.

par M. Booth secrétaire de la Compagnie, suggéra d'ouvrir un concours pour la fourniture d'un type de locomotives qui satisfît aux desiderata qui avaient été formulés. Ce concours fut décidé par les Directeurs de la Compagnie et le programme, publié le 25 avril 1829 ; les juges étaient MM. Wood, Rastrick et Kennedy ; le résultat de ce concours devait orienter définitivement la construction des locomotives dans sa voie définitive.

Entrèrent en lice :

1° *The Rocket* (la Fusée) présentée par *Robert Stephenson* et conçue avec l'aide de son père George ;

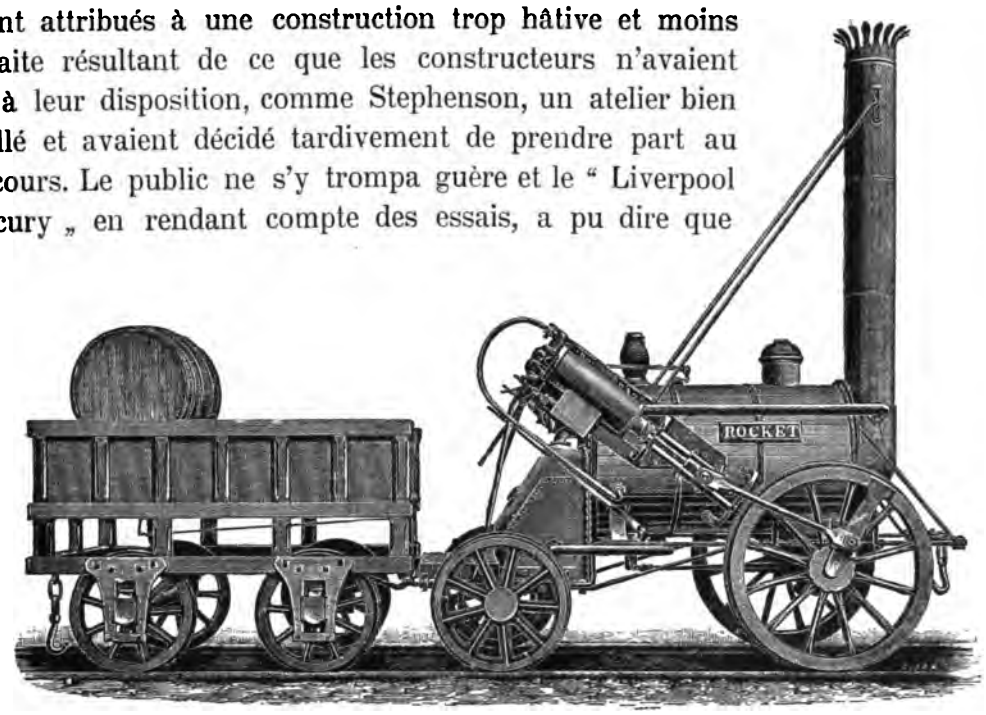
2° *The Novelty* (la Nouveauté) de *John Braithwaite* et *John Ericsson ;*

3° *The Sans Pareil* de *Thimothée Hackworth ;*

4° *The Perseverance* de *Burstall*, qui se retira du concours parce que cette machine ne satisfaisait pas aux conditions du programme ;

5° Enfin *the Cycloped* (le Cyclopède) de *Brandreth* qui, bien qu'inscrit, ne put prendre part au concours, car il était mu par l'effort du cheval.

Les essais eurent lieu en octobre 1829 sur une section de la ligne de Liverpool à Manchester appelée *Rainhill* qui donna son nom à ce concours ; seule la Fusée satisfit aux épreuves imposées et fut déclarée victorieuse ; l'échec de ses deux concurrents provint de divers accidents qui ne permirent pas à ces locomotives de se produire dans des conditions normales ; ces accidents furent attribués à une construction trop hâtive et moins parfaite résultant de ce que les constructeurs n'avaient pas à leur disposition, comme Stephenson, un atelier bien outillé et avaient décidé tardivement de prendre part au concours. Le public ne s'y trompa guère et le " Liverpool Mercury „ en rendant compte des essais, a pu dire que



LOCOMOTIVE " THE ROCKET „.

si les termes du concours avaient obligé le Jury à décerner le prix à la Fusée, l'opinion publique avait décerné la palme à la Nouveauté.

Le facteur le plus important du succès de la Fusée fut l'emploi de la chaudière tubulaire ; on raconte que M. Booth qui, comme nous l'avons fait remarquer, prenait un grand intérêt à la question de la locomotion à vapeur, ayant entendu parler de l'invention de Seguin, se rendit en France où il eut l'occasion de constater les grands avantages de la chaudière multitubulaire ; à son retour en Angleterre, il en aurait suggéré l'idée à Stephenson qui aurait modifié en conséquence les plans du Rocket. L'importance de ce perfectionnement n'échappa pas au jury qui récompensa l'initiative de M. Booth en partageant également entre lui et Stephenson le prix de 500 livres sterling attribué au vainqueur.

En 1862, la Fusée alla prendre sa place d'honneur à côté du Puffing Billy au musée de South Kensington où l'on peut voir également le Sans Pareil.

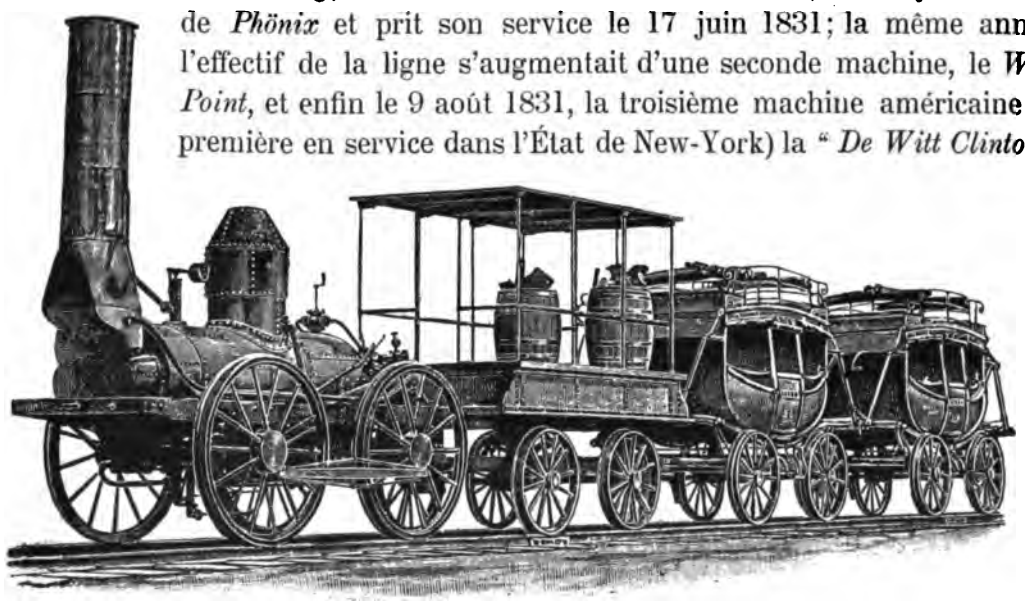
L'émulation entre les constructeurs de locomotives en Angleterre avait eu

un écho aux États-Unis où les essais devaient bientôt se multiplier. Les partisans de la traction par chevaux n'avaient pas cependant renoncé à la lutte; en 1829, la Direction des chemins de fer de la Caroline du Sud fondait un prix de 500 dollars pour le meilleur remorqueur basé sur la force motrice du cheval et l'attribuait au *Flying Dutchman* de A. C. Detmole qui atteignait une vitesse de 19 kilomètres à l'heure; des essais de cyclopèdes du même genre eurent lieu sur la ligne de Baltimore-Ohio, mais leur succès ne devait être qu'éphémère.

LE " FLYING DUTCHMAN " DE DETMOLE.

La même année, le chemin de fer de Carbondale à Honesdale recevait d'Angleterre le *Stourbridge Lion,* la première locomotive qui ait roulé sur rails dans le nouveau monde, et dans l'été de 1830 la ligne de Baltimore-Ohio essayait le *Thom Thumb* construit à New-York par *Peter Cooper;* cette machine minuscule pesait moins d'une tonne et avait surtout un but expérimental. La première locomotive de construction américaine destinée à un service régulier fut le *Best Friend* construit en 1830 par la " West Point Foundry Works " de New-York sur les dessins de Ch. E. Detmole pour la ligne de Charleston à Hambourg; modifiée à la suite d'un accident, elle reçut le nom de *Phönix* et prit son service le 17 juin 1831; la même année, l'effectif de la ligne s'augmentait d'une seconde machine, le *West Point,* et enfin le 9 août 1831, la troisième machine américaine (la première en service dans l'État de New-York) la " *De Witt Clinton* "

PREMIER VOYAGE DU " BEST FRIEND " EN 1831.


LA LOCOMOTIVE " DE WITT CLINTON ".

fournie par la même usine, inaugurait le service de la ligne de Schenectady à Albany de la compagnie de Mohawk Hudson; à partir de cette époque, l'Amérique ne fut plus tributaire de l'étranger pour son matériel.

La compagnie de Baltimore-Ohio était dans le nouveau monde le pionnier de l'industrie des chemins de fer, comme dans l'ancien monde l'avait été la compagnie de Liverpool-Manchester, ce qui lui avait valu d'être surnommée la *Rail Road University* des États-Unis. Préoccupée de créer un type national de machines mieux approprié aux exigences des lignes américaines que ceux fournis par l'Angleterre dont s'étaient inspirés jusqu'alors les constructeurs des États-Unis, la compagnie de Baltimore, à l'instar de son émule anglaise, institua, en janvier 1831, un concours de locomotives auquel elle attribua deux prix, le premier de 4000, le second de 3500 dollars. Cinq locomotives y participèrent et la palme fut décernée au *York* conçu par *Phineas David* et *Gardner*. Cette machine, toutefois, pour répondre complètement aux desiderata du programme, dut être remaniée par *Ross Winans*, tout comme avait dû l'être le Rocket de Stephenson.

Ces concours ont clôturé dans le vieux comme dans l'ancien monde l'ère des tâtonnements et des essais de la première heure et la locomotive put dès ce moment être considérée comme le complément indispensable de toute ligne de chemin de fer digne de ce nom.

LE PREMIER TRAIN DE CHEMIN DE FER DANS L'ÉTAT DE NEW-YORK.

TRAIN DE WAGONS A BESTIAUX DU CHEMIN DE FER DE LIVERPOOL A MANCHESTER EN 1831.

LE MATÉRIEL ET LE SERVICE D'EXPLOITATION

La voie et la locomotive avaient définitivement constitué le chemin de fer; mais, pour adapter ce dernier aux exigences croissantes d'un service public, que de problèmes à résoudre? quel vaste champ ouvert à l'initiative de l'ingénieur?

Maintenant que nous sommes accoutumés à la physionomie du chemin de fer, nous nous rendons difficilement compte des idées qui régnaient à l'origine et du temps qu'il a fallu pour les faire évoluer vers des formes plus rationnelles. Les lignes suivantes, extraites d'un ouvrage technique " Le Mécanicien anglais „ écrit en 1825 et publié en 1826, indiquent comment l'auteur, l'ingénieur *Nicholson*, concevait le transport des voyageurs : " Dix chariots à galeries, „ de dix pieds de long chacun, seraient réunis les uns aux autres par des „ articulations horizontales, afin de permettre au train de se ployer suivant „ les sinuosités de la route. Un petit corridor latéral servirait de moyen de „ communication pour le tout; on pourrait disposer des sièges de l'autre côté, „ à l'extérieur, afin de s'en servir par le beau temps; le haut, qui serait aussi „ garni d'une rampe, servirait d'endroit de promenade et l'on pourrait s'y „ asseoir comme sur l'impériale d'un coche. Deux des dix chariots serviraient „ de cuisine, de garde-manger, de magasin et à d'autres usages; les huit „ autres pourraient contenir cent passagers. Le train pèserait en tout 32 tonnes „ y compris 8 tonnes pour le remorqueur; chacun des petits chariots aurait „ quatre roues; mais pour diminuer le frottement, les deux premières seulement „ auraient un rebord; les deux dernières auraient des jantes cylindriques. „

L'auteur entrevoyait dans ces lignes l'organisation de nos modernes trains de luxe, mais avec des moyens vraiment trop primitifs; le matériel fut au début beaucoup plus modeste; il revêtit, comme l'organisation du service, un caractère naïf et pittoresque que nous avons spécialement en vue de rappeler dans ce chapitre.

Les premières locomotives, aux formes grêles et à cheminées démesurées, se servaient, comme signal, d'une cloche et non du sifflet; elles n'avaient pas de tender et ne s'alimentaient pas d'eau en cours de route; bientôt cependant, on y attela un wagon sur lequel on chargeait tout simplement un tonneau en bois qui servait de soute à eau; ce wagon fut remplacé ensuite par le tender. Avant l'introduction du tirage forcé par le souffleur, ce wagon faisant l'office de tender, portait parfois un énorme soufflet de forge destiné à activer la combustion dans le foyer; telle était la disposition employée dans la *Novelty;* l'office du soufflet était rempli dans le *Seguin* par deux ventilateurs installés également sur le wagon-tender et actionnés par les essieux de ce dernier.

Quant aux voitures de l'époque, elles étaient d'un type non moins original. Comme nous l'avons déjà dit, sur la ligne de Stockton-Darlington, l'on avait tout simplement transporté sur un châssis de wagon la caisse des malles-poste qui faisaient le service sur la route voisine; des brancards y avaient été adaptés permettant d'atteler un cheval, et la circulation avait lieu par voitures isolées absolument dans les mêmes conditions que sur une grand' route; sur la ligne de Budweis-Linz et celle de Baltimore-Ohio, le service des voyageurs avait lieu de la même façon; bientôt, avec l'augmentation du trafic et l'introduction de la locomotive, on reconnut la convenance de former des trains de plusieurs voitures, ce qui nécessita des attelages et des buttoirs d'une élasticité très relative au début; avec le temps, le type de ces voitures s'adapta toujours davantage au service particulier auquel elles

VOITURE DU CHEMIN DE FER A TRACTION ANIMALE DE BUDWEIS LINZ.

étaient destinées; mais, en se transformant, elles conservèrent avec la voiture de malle-poste une parenté étroite, accusée même par le nom de *berlines* ou *diligences* sous lequel elles étaient désignées; les gravures de l'époque, représentant l'inauguration de la ligne de Liverpool à Manchester, les montrent chargées de bagages sur l'impériale et pourvues à l'avant et à l'arrière des sièges extérieurs correspondant à ceux occupés par les domestiques dans les voitures ordinaires; on y voit aussi des calèches chargées sur les wagons du chemin de fer et occupées, pendant le voyage, par les propriétaires et leurs laquais.

Pour les classes inférieures, la conception d'un type nouveau n'avait pas dû occasionner de grands frais d'imagination; il est vrai que les compagnies ne recherchaient pas le trafic des voyageurs de cette catégorie qui ne devait, croyait-on, former qu'un appoint peu important de la recette; à l'origine, les voitures de seconde classe ne se distinguaient de celles de troisième classe ou *wagons* que parce qu'on pouvait s'y asseoir, d'où leur nom de *chars à bancs,* et pendant un certain temps, les unes et les autres furent découvertes. Le voyage dans ces conditions devait manquer de charmes; le tableau suivant, emprunté aux souvenirs des voyageurs contemporains de l'ouverture de la ligne de Bruxelles à Malines, en donne une idée fidèle.

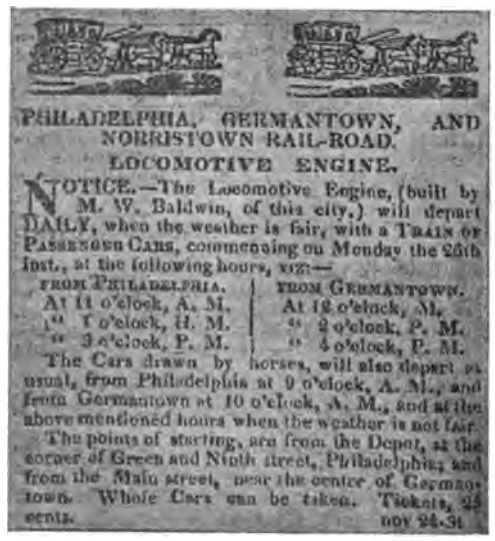
Les chars à bancs n'avaient ni portières, ni marchepieds; on y pénétrait au moyen d'échelles appliquées contre les parois, puis chacun gagnait sa place en enjambant les bancs de bois disposés transversalement sans solution de continuité; après quelques jours, on fit une ouverture au milieu de la paroi du wagon; on y montait en posant le pied sur une tringle en fer; puis, on munit l'ouverture d'une porte d'entrée et l'on ménagea un marchepied en bois. Les voyageurs de ces voitures découvertes étaient naturellement exposés à toutes les intempéries, vent, poussière, fumée et pluie; les plus avisés remplaçaient leur chapeau par une casquette qui ne courait pas le risque de s'envoler; ils endossaient une blouse bleue pour protéger leurs vêtements contre la suie et les souillures; enfin, pour ne pas recevoir dans les yeux les escarbilles rejetées par la locomotive, ils ajustaient sur leur nez des lunettes à toile métallique que l'on trouvait dans le commerce; ainsi accoutrés, les voyageurs devaient présenter un aspect qui ne manquait pas de gaieté, ressuscité d'ailleurs par nos modernes chauffeurs d'automobiles. Les voitures ouvertes restèrent en service pendant dix ans, puis on les recouvrit d'une toiture supportée par les parois des extrémités et par une cloison intermédiaire; les ouvertures latérales étaient fermées en partie par des tôles pleines et en partie par des rideaux. C'était l'époque où, pour se tenir les pieds chauds l'hiver, le voyageur de troisième classe n'avait d'autre ressource que de les fourrer dans une litière de foin dont l'administration garnissait abondamment le plancher des wagons et où la lumière

était parcimonieusement distribuée par des lampes à l'huile, vulgaires crachets, dont la flamme fuligineuse était encore obscurcie par la suie et le trop plein d'huile qui séjournaient dans le fond de la coupe en cristal. Les ouvertures des wagons ne furent garnies de châssis vitrés mobiles que beaucoup plus tard.

MALINES A BRUXELLES.
Départ du 1835,
WAGGON N°
PLACE N° 19.
heures du
Reçu 50 centimes.
Le Receveur,
N. B. On conservera ce billet jusqu'à ce que le Garde le réclame.
IL EST DÉFENDU
aux Gardes ou autres Agens de l'Administration de recevoir aucune gratification des voyageurs.

PREMIER BILLET DES CHEMINS DE FER BELGES EN 1835.

Les voyageurs se munissaient d'un billet détaché d'un livre à souches (d'où son nom de coupon) identique à celui alors en usage pour les voyages effectués par les anciennes messageries; ce billet était signé par le receveur qui indiquait à la main le jour et l'heure du départ ainsi que le numéro du wagon et celui de la place à occuper; il fut ensuite remplacé par un billet imprimé, distribué sur les trains, et enfin par les tickets en carton, *système Edmonson*, généralement employés de nos jours; introduits en Belgique en 1847, ces derniers furent inventés, dit-on, par un simple garde d'une ligne du nord de l'Angleterre. Pendant longtemps en Belgique, la distribution des coupons fut annoncée un quart d'heure avant le départ des trains par la sonnerie d'une cloche au rythme lent et paresseux, et la fin de cette distribution, par un tintement continu et pressé; à ce dernier appel, les retardataires quittaient précipitamment les cabarets des environs pour courir aux guichets; l'embarquement effectué, le garde du train à l'avant embouchait une trompette encombrante qu'il portait en bandoulière, survivance de celle des postillons de malles-poste qui ne disparut que vers 1860;


PHILADELPHIA, GERMANTOWN, AND NORRISTOWN RAIL-ROAD.
LOCOMOTIVE ENGINE.
NOTICE.—The Locomotive Engine, (built by M. W. Baldwin, of this city,) will depart DAILY, when the weather is fair, with a TRAIN OF PASSENGER CARS, commencing on Monday the 26th inst., at the following hours, viz:—
FROM PHILADELPHIA. | FROM GERMANTOWN.
At 11 o'clock, A. M. | At 12 o'clock, M.
" 1 o'clock, P. M. | " 2 o'clock, P. M.
" 3 o'clock, P. M. | " 4 o'clock, P. M.
The Cars drawn by horses, will also depart as usual, from Philadelphia at 9 o'clock, A. M., and from Germantown at 10 o'clock, A. M., and at the above mentioned hours when the weather is not fair.
The points of starting, are from the Depot, at the corner of Green and Ninth street, Philadelphia, and from the Main street, near the centre of Germantown. Whole Cars can be taken. Tickets, 25 cents.
nov 24-3t

Avis annonçant l'ouverture d'un service par locomotives le 26 novembre 1832, sur la ligne à traction animale de Philadelphie.

après une modulation à laquelle répondait sur le même ton le garde d'arrière, le train s'ébranlait, mais le démarrage était chose assez laborieuse; à défaut de tendeur assurant le contact permanent des buttoirs, la vitesse normale n'était acquise qu'à la suite de chocs répétés des plus désagréables pour les voyageurs debout ou même pour ceux assis, car les bancs étant privés de dossiers, le

DÉPARTS DES CONVOIS.

A DATER DU 21 OCTOBRE 1841.

de BRUXELLES à

7 h. 15 m. du mat. Gand. Ostende Courtrai.
7 h. 30 m. » Anvers.
7 h. 45 m. » Liége. St-Trond.
10 h. 30 m. » Liége.
11 h. » Anvers.
11 h. 15 m. » Liége. St-Trond.
11 h. 30 m. » Gand.
3 h. de relevée. Gand. Ostende. Courtrai.
4 h. du soir. Anvers
4 h. 15 m. » Liége.
*Tirlemont. Gand.** Coïncidence à Malines pour Gand à 9 heures du soir.
5 h. » Anvers.
7 h. » Anvers.

de MALINES à

7 h. 30 m. et 8 h. du matin. Bruxelles.
7 h. 45 m. du mat. Gand. Ostende. Courtrai.
8 h. » Anvers
8 h. 15 m. » Liége. St-Trond.
8 h. 30 m. » Anvers.
11 h. à 11 h. 30 m. Bruxelles.
11 h. 30 m. » Anvers.
11 h. 45 m. » Liége. St-Trond.
12 h. de relevée. Liége
12 h. » Gand.
3 h. 15 m. » Bruxelles.
3 h. 30 m. » Anvers.
3 h. 30 m. » Gand. Ostende. Courtrai.
4 h. 30 m. du soir. Anvers.
4 h. 30 m. » Bruxelles.
4 h. 45 m. » Liége.
5 h. » *Anvers.**
5 h. » *Bruxelles.**
6 h. » Tirlemont.
6 h. » Gand.
6 h. 30, 6 h. 45 et 7 h. du soir Bruxelles.
7 h. 30 m. du soir. Anvers.

de ST-TROND à

9 h. du matin. Bruxelles Liége, coïncid. à Malines, à 11 h. 30 m. et 12 h. pour Anv. et Gand.
1 h. de relevée. Bruxelles Liége, coïncid. à Mal. à 3 h. 30 m. pour Anv. Gand Courtrai et Ostende.
4 h. 15 m. du soir. Brux. coïnc. à Land. à 6 h. 15 m. du s. pour Liége, coïn. à Mal. pour Anv. à 7 h. 30 m.

d'ANS à

6 h. du matin. Louvain St-Trond.
8 h. 30 m. » Malines Bruxel. Anv. Gand.
12 h. 30 m. de relev. Malines Bruxelles St-Trond Anv. Gand. Ostende Courtr.
1 h. » Brux., coïnc. à Malines pour Anvers Gand à 6 h. du soir.
4 h. du soir. Malines Brux. St-Trond Anv.
5 h. » Tirlemont.

de BRUGES à

7 h. 45 m. du mat. Bruxel Malines Anv. Liége St-Trond Gand Courtrai.
8 h. 30 m. et 11 h. du matin Ostende.
1 h. de relevée Gand Bruxel. Anvers Liége Louvain Tirlemont.
3 h. 30 m. » Mal. Anv. Gand Courtrai.
6 h. 45 m. du soir. Ostende.

d'OSTENDE à

7 h. 15 m. du mat. Brux. Anv. Liége St-Trond Gand Courtrai.
12 h. 30 m. » Gand.
3 h. de relevée. Mal. Brux. Anv. Louv. Tirl. Liége Gand Courtrai.

de COURTRAI à

7 h. 45 m. du mat. Gand Ost. Mal. Brux. Anv. Liége St-Trond.
1 h. 15 m. de relev. Gand Mal Brux. Anv. Louv. Tirlemont Liége.
3 h. 30 m. » Gand Ost. Mal. Brux. Anv.

De BRUXELLES à 6 h. 30 m. 10 h. du mat. 3 h. de relevée, 6 h. 15 m. du soir Tubise.

De TUBISE à 7 h. 45 m. 12 h. 15 m. du matin, 4 h. 15 m. de relev, 7 h. 30 m. du soir Bruxelles.

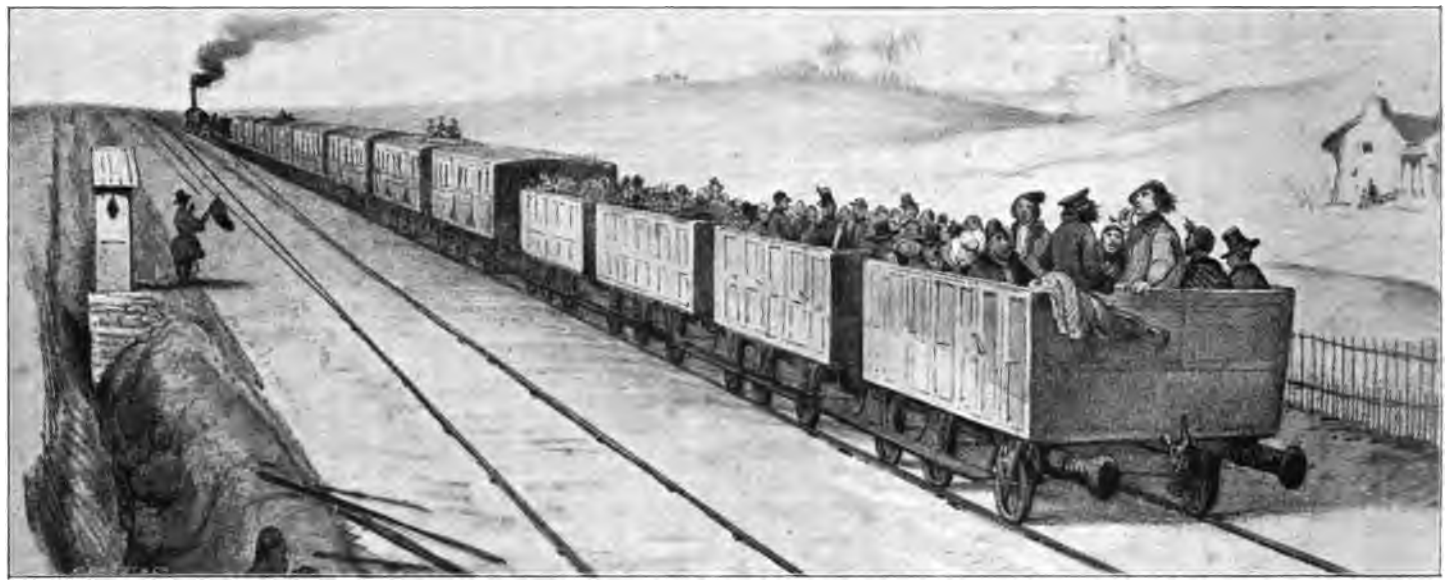
** Convoi spécial de marchandises.*

IMPR. DE JAMAR FR. ET SOEURS, A COURTRAI.

HORAIRE DES CHEMINS DE FER BELGES EN 1841.

buste devait suivre les impulsions de la voiture; ces tamponnements se reproduisaient naturellement lors du ralentissement des trains à l'arrivée; le personnel n'était pas mieux partagé sous le rapport du confort ou de la sécurité; pendant un certain temps, pour effectuer le contrôle des billets en cours de route, les conducteurs devaient circuler d'une voiture à l'autre en faisant glisser les pieds sur une tringle en fer et tenant les mains accrochées à une barre fixée à la partie supérieure de la caisse des voitures.

Le confort des voyageurs des dernières classes était le moindre des soucis des compagnies qui n'ont reconnu que tardivement l'importance prépondérante que devait prendre ce trafic ; aussi, les améliorations décisives dans le type de ces voitures se firent longtemps attendre. En France, ce ne fut guère qu'en 1848 qu'un décret du Gouvernement Provisoire prescrivit l'obligation de remplacer les voitures de troisième classe découvertes par des voitures couvertes fermées latéralement par des rideaux, autorisant à titre de compensation le relèvement de la taxe kilométrique. Une transformation analogue avait eu lieu en Belgique dès 1845, comme nous l'avons dit précédemment. En Angleterre, les *Railway*



CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLÉANS, D'APRÈS UNE LITHOGRAPHIE DE V. ADAM.

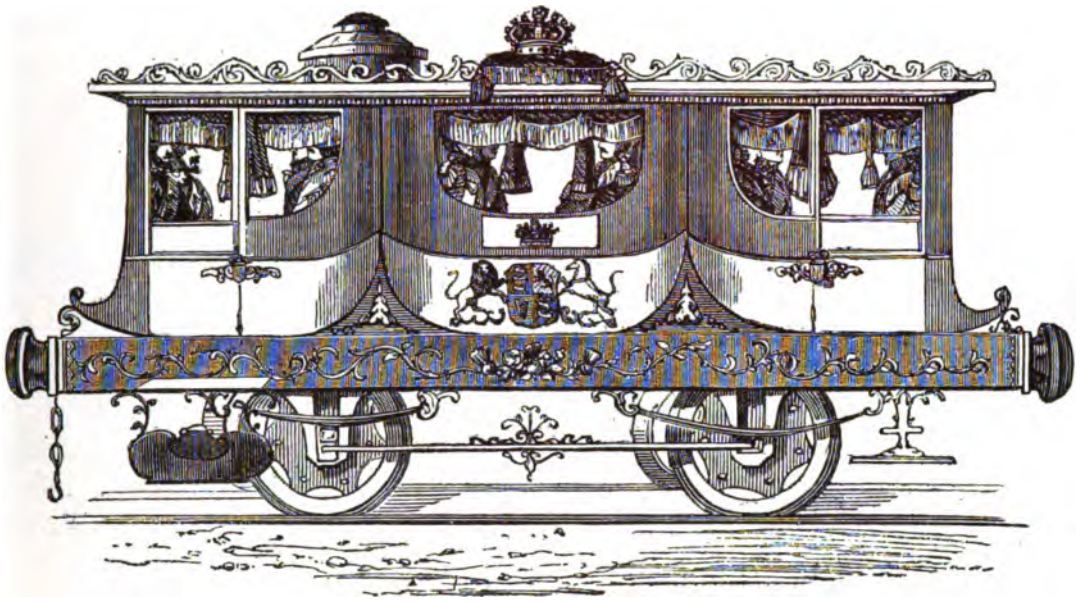
News de Londres caractérisaient la situation avec humour dans leur numéro du 21 janvier 1896 dont nous donnons ci-après des extraits :

„ Lorsque la ligne de Liverpool à Manchester fut livrée à l'exploitation „ le 15 septembre 1830, les voitures de première classe étaient la reproduction „ des trois compartiments des anciennes malles-poste réunis sur le même „ châssis. Pendant longtemps, les voitures de seconde classe avaient à peine „ une toiture légère; mais les côtés de la caisse étaient entièrement ouverts à „ tous les vents, ainsi qu'à la poussière et aux étincelles de la locomotive qui „ forçaient les voyageurs à tenir les yeux fermés pendant la plus grande partie „ du trajet. „

" Habituellement, il y avait des sièges sur la toiture des voitures et quelques „ voyageurs les préféraient à l'intérieur. On vendait dans les gares beaucoup „ de lunettes de forme spéciale à toiles métalliques pour les voyageurs de

„ l'extérieur, bien que cependant ceux qui restaient dans la voiture les missent „ en usage presque autant que les autres pour protéger leurs yeux. „

" Tout le monde se demandait où l'administration arrivait à se procurer „ le bois extraordinairement dur avec lequel se fabriquaient les sièges des „ voitures de deuxième classe. Il paraît que c'est à la compagnie de Brighton „ que l'on peut attribuer le premier rembourrage de ces voitures, mais quant „ au nom de ce bienfaiteur de l'humanité qui a osé faire la même chose „ pour la troisième classe, il y a incertitude. Cependant, si les voyageurs „ de seconde classe avaient à se plaindre de la dureté des sièges, ceux de



LA BERLINE ROYALE D'ANGLETERRE EN 1844.

„ troisième classe, surtout pour les petits trajets, n'en avaient pas du tout et „ quant à penser à les mettre à l'abri des intempéries, c'était là une absurdité „ dont aucune autorité de chemins de fer n'aurait osé prendre la respon- „ sabilité. „

" L'acte de 1844 relatif aux trains à bon marché (*Cheap Trains Act*) „ remédia un peu à ce barbare état de choses ; mais le principe consistant „ à essayer de faire voyager le public dans les classes de véhicules à tarifs „ les plus élevés resta pendant bien longtemps la base fondamentale de la „ politique des compagnies de chemins de fer en Angleterre. „

Ajoutons que douze ans après l'ouverture de la ligne de Liverpool à Manchester, la compagnie n'admettait les voyageurs de troisième classe que dans un seul train de la journée partant à six heures du matin ; la situation s'améliora lentement en Angleterre, mais ce ne fut qu'en 1873 que la Com-

pagnie du Midland admit ces voyageurs dans les express ; en 1875, elle abolit la surtaxe d'express et supprima la seconde classe dont le confort fut reporté dans la troisième classe qui eut désormais des sièges et des dossiers capitonnés. Cette initiative fut suivie à contre-cœur par d'autres compagnies qui cependant obtinrent des résultats dont elles n'eurent qu'à se féliciter. Ces réformes si opportunes, modération des tarifs et confort des voyageurs des dernières classes, ne paraissent pas à la veille de se généraliser sur le continent où domine encore le désir de percevoir les taxes les plus élevées, sauf à enrayer le développement naturel du trafic.

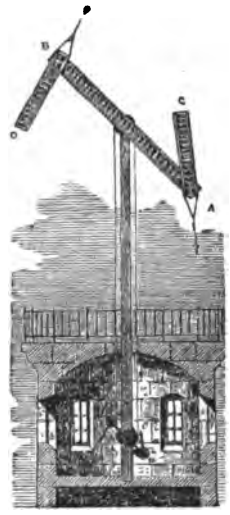
* * *

Le matériel fixe de l'exploitation était très rudimentaire au début des chemins de fer ; mais le trafic et la vitesse croissant, des améliorations incessantes furent apportées à ce matériel et de nouvelles dispositions durent être imaginées notamment pour assurer la sécurité des trains. Aucune de ces dernières n'est venue mieux à son heure que la *télégraphie électrique*, inconnue dans la première période d'exploitation des chemins de fer ; elle a permis de résoudre le problème si important et si compliqué de la signalisation des trains et, à ce titre, nous croyons devoir en mentionner les origines.

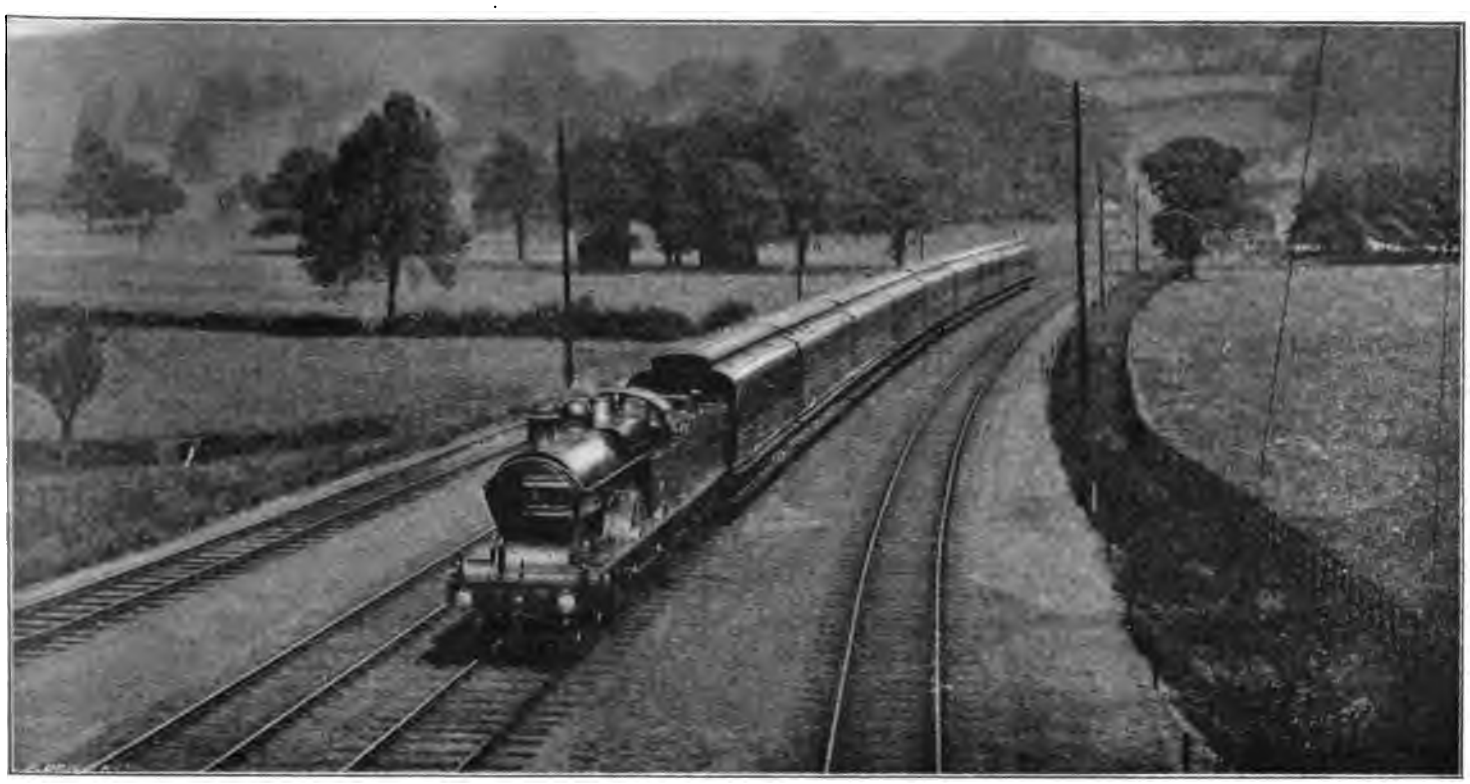
En 1794, *Chappe* avait établi entre Paris et Lille la première ligne de *télégraphie aérienne* de son invention consistant à élever sur les sommets, dans les limites du rayon visuel, des postes d'observation munis d'appareils à bras articulés dont les positions relatives transmises de proche en proche indiquaient des messages conventionnels. Le *télégraphe à aiguilles*, breveté en 1827 en faveur de *Cooke* et *Wheatstone*, était un télégraphe de même genre, les signaux conventionnels étant transmis par les positions relatives de deux aiguilles pivotantes, reproduites à distance par le moyen du courant électrique ; la première application aux chemins de fer en fut faite en 1837 sur la ligne de Londres à Birmingham ; les inventeurs obtinrent une concession pour l'application de leur système entre Anvers et Bruxelles et inaugurèrent le service en août 1846. En Autriche, le premier télégraphe d'un système analogue dû à *Bain*, fut établi sur le chemin de fer Kaiser-Nord-Ferdinand en 1847. En France, *Bréguet* installa en 1845, pour la première fois, un *télégraphe à cadran* sur la ligne de Paris à Rouen, système inventé en Angleterre par *Wheatstone ;* c'était un télégraphe à une seule aiguille dont les déplacements correspondaient aux différentes lettres de l'alphabet imprimées sur un cadran ; le service du télégraphe n'aurait guère été ouvert au public qu'en 1852 (1).

(1) La première dépêche sous-marine fut lancée en juin 1850 par un câble reliant l'Angleterre à la France, de Douvres au cap Gris-Nez.

Les systèmes précédents ne laissaient aucune trace de la transmission ; *Morse* et *Hughes* inventèrent des appareils enregistreurs qui imprimaient automatiquement la dépêche, le premier en langage conventionnel, le second en langage ordinaire. Samuel Morse de New-York appliqua pour la première fois son système sur la ligne de Baltimore à Washington et la première dépêche, expédiée le 1er mai 1844, annonça le résultat de la Convention de Baltimore désignant Henry Clay à la présidence de l'État. Depuis lors, les efforts des inventeurs se sont surtout appliqués à augmenter le rendement des lignes télégraphiques soit en permettant de transmettre simultanément plusieurs dépêches par le même fil dans le même sens ou en sens contraire, soit en accélérant la transmission ; dans ce dernier ordre d'idées, le *télécryptographe* ou *phototélégraphe*, créé récemment par la maison Siemens et Halske, réaliserait un progrès considérable, puisqu'il permettrait de télégraphier 2000 lettres à la minute ou 20,000 mots à l'heure ; la dépêche, écrite en caractères perforés sur une bande de papier, est confiée à l'appareil télégraphique qui la transmet automatiquement et l'appareil récepteur fournit la dépêche photographiée sur la bande même remise au destinataire.



TÉLÉGRAPHE CHAPPE.



LES CHEMINS DE FER D'AUJOURD'HUI

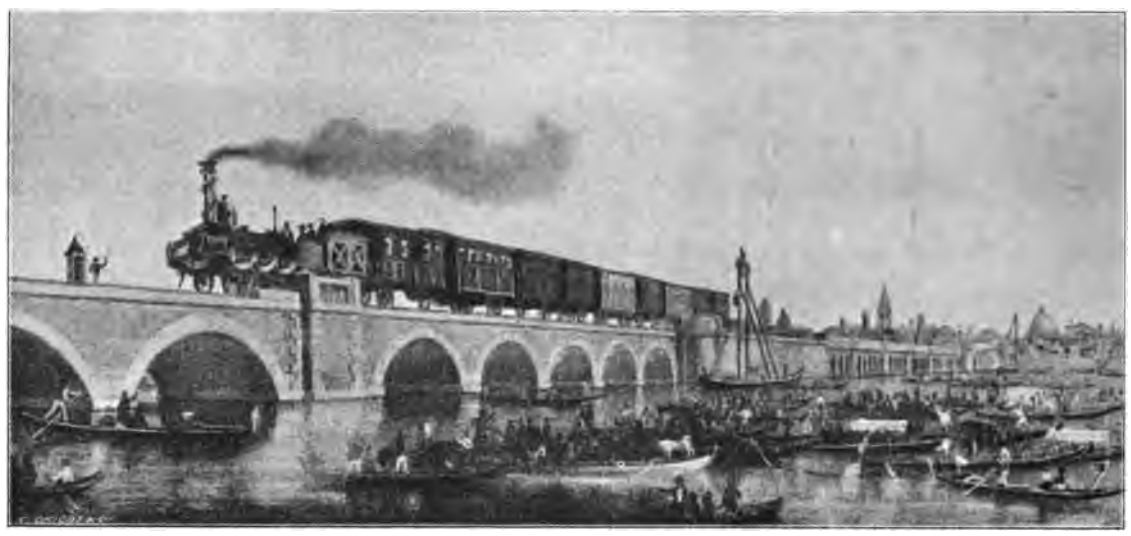
LA ROUTE

LES PONTS

La nécessité de franchir les cours d'eau ou les vallées profondes et encaissées a donné naissance à des ouvrages qui sont plus spécialement appelés *ponts* dans le premier cas et *viaducs* dans le second. L'intérêt qu'ils présentent provient, soit de leur élégance, soit des difficultés de construction qu'ils ont présentées; celles-ci dépendent généralement de leur longueur et surtout de leur hauteur ou de la portée de leurs arches ou travées; ce sont ces deux derniers éléments réunis qui, par leur importance, donnent le caractère grandiose des ponts métalliques de construction récente auxquels rien de ce

que les anciens nous ont légué ne peut être comparé et dont la hardiesse déconcertante ne paraît pas encore arrivée à ses dernières limites.

Les *ponts en bois* ou en *charpente* sont les premiers en date; leur emploi s'est particulièrement imposé par raison d'économie dans les pays neufs où la pierre est rare et l'industrie du fer, peu avancée; certains d'entre eux, véritables fôrets suspendues, sont des merveilles d'assemblage. L'un des ponts anciens les plus importants fut celui de *Wittengen* sur la Limmat d'une seule travée de 119 mètres; construit en 1778, il fut brûlé dans la guerre de 1779. Comme ponts de chemins de fer, nous mentionnerons le pont en charpente de *Haut*



PONT SUR LA LAGUNE A VENISE.

Portage de 267 mètres de longueur et de 79^{m}.50 de hauteur pour la ligne de Buffalo à New-York et celui de la *Mesta* sur le chemin de fer de Saint-Pétersbourg à Moscou de 547 mètres de longueur avec des travées de 60 mètres et une hauteur de 32 mètres.

Ces ponts en bois sont nécessairement de durée limitée et d'entretien coûteux; aussi sont-ils successivement remplacés par des ouvrages en maçonnerie ou en fer.

Les *ponts en maçonnerie*, s'ils sont plus durables, présentent toutefois comme les précédents cette sujétion de n'admettre dans leur construction que des arches d'ouverture assez limitée; aussi leur importance s'est-elle surtout manifestée dans les viaducs à arches nombreuses et parfois superposées, destinés à franchir les vallées; mais ils ne se prêtent pas à la traversée des fleuves ou des bras de mer sur lesquels la navigation ne comporte pas d'entraves. Les

viaducs les plus remarquables, l'un par sa longueur, et l'autre pour sa hauteur, sont ceux de *Noyent* construit sur la Marne (longueur 830 mètres, hauteur 29 mètres) et de *Goeltzschthal* pour le chemin de fer Saxo-Bavarois de Reichenbach à Plauen (longueur 579 mètres, hauteur 80 mètres).

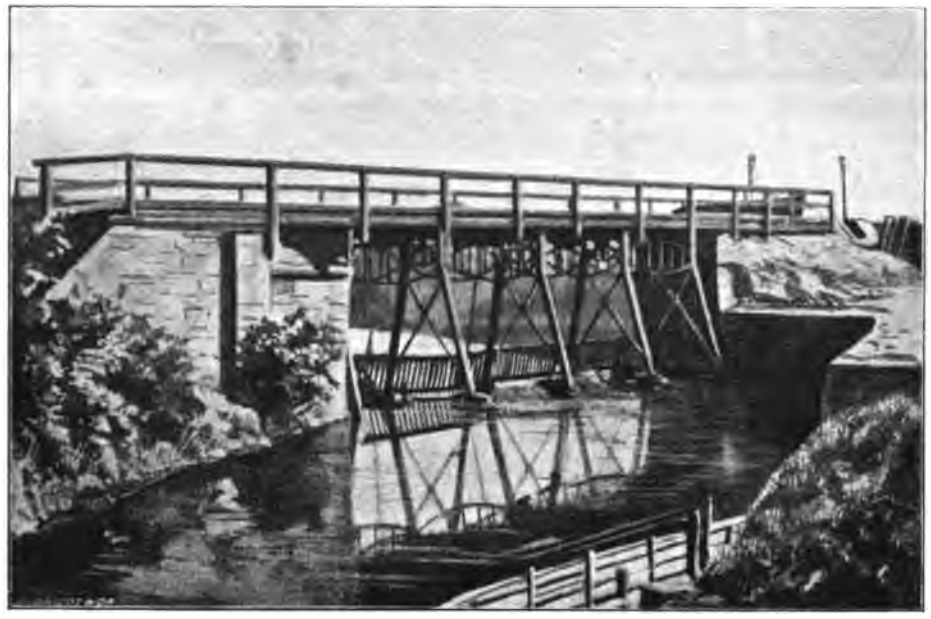
Parmi les ponts proprement dits, le plus long est celui de *Venise* établi sur la lagune pour le chemin de fer de Milan à Venise, de 3600 mètres de longueur, mais dont la construction n'a rien de remarquable; celui dont la portée est la plus grande est le *pont monumental de Luxembourg;* d'une seule portée de 84 mètres, il a été conçu par M. Séjourné et comporte, dans sa

NOUVEAU PONT DE LUXEMBOURG.

largeur, deux arches surbaissées jumelles de 5 mètres de largeur espacées de 6 mètres, formant par leur réunion la largeur totale de 16 mètres; il sera sous peu distancé par le pont en maçonnerie actuellement en construction à *Plauen* en Saxe de 90 mètres de portée en un seul arc de 17 mètres de flèche; sa longueur totale sera de 150 mètres; ainsi que le précédent, il servira à la circulation ordinaire; comme pont de chemin de fer, le plus hardi est celui de *Morbegno* sur l'Adda construit en 1903 pour la ligne de Colico Sondrio et formé d'un arc de 70 mètres d'ouverture dont la flèche n'a que 10 mètres; il est curieux de constater qu'après plus de 500 ans la hardiesse de nos ancêtres est à peine égalée; dès 1377 en effet, un pont sur le même fleuve avait été construit pour la route de *Trezzo* présentant une ouverture de 72^{m}.25; ce pont fut détruit au cours de la guerre en 1416.

Avec les *ponts métalliques,* s'est ouverte une ère nouvelle ; la science de l'ingénieur a tiré de l'emploi du métal des ressources qui lui permettent d'aborder des problèmes toujours plus grandioses et dont la solution n'aurait pu être soupçonnée par les anciens. Il s'en faut cependant qu'au point de vue de l'esthétique, il y ait progrès ; tandis que les ponts en maçonnerie apportent généralement un motif pittoresque au paysage, nombre d'ouvrages métalliques, particulièrement ceux à poutre droite, en ont détruit le charme.

Les exigences des différentes applications proposées à l'ingéniosité des



LE DOYEN DES PONTS MÉTALLIQUES DE CHEMIN DE FER SUR LA GAUNDLESS (ANGLETERRE).

constructeurs ont conduit ceux-ci à varier considérablement le type des ouvrages dont la légèreté est une des conditions indispensables pour réaliser les grandes portées ; les types les plus intéressants sont les ponts suspendus, les ponts en arc, les ponts à poutres droites, tubulaires, pleines ou à treillis et les ponts en encorbellement.

Le plus ancien au monde est un pont en arc, en fonte, de 30 mètres de portée construit en 1779 sur *la Severn* par les usines de Coalbrook Dale, et le doyen des ponts métalliques de chemin de fer a été construit en 1823 pour franchir la rivière de *Gaundless* près de West Auckland ; ce dernier était en fer et fonte et construit, croit-on, par George Stephenson pour la ligne de Stockton Darlington inaugurée en 1825 ; il fut démoli en 1903 par la Compagnie du North Eastern qui a absorbé la ligne ci-dessus. Le pont métallique longtemps

considéré comme le plus hardi, fut le *pont suspendu du Niagara* construit en aval des célèbres chutes par l'ingénieur Roebling en 1855; il franchissait la rivière par une seule travée de 249 mètres de longueur, élevée de 74 mètres sur le niveau de la rivière; le tablier était à deux étages; au-dessus, passait la voie unique du chemin de fer; l'étage inférieur était réservé à la circulation ordinaire; il fut remplacé en 1888 par un nouveau pont en arc.

Mais l'intensité de la circulation n'a cessé de croître dans des proportions extraordinaires, et la science de l'ingénieur a dû y satisfaire; sa dernière manifestation, le *Williamsbridge*, le pont le plus colossal du monde, a laissé loin derrière lui ses devanciers; ce pont suspendu, inauguré le 19 novembre 1903, établit une nouvelle communication sur l'East River entre New-York et Long-Island où il aboutit à Williamsburg, faubourg de Brooklyn; sa longueur est de 2200 mètres, sa largeur de 36 mètres; la travée principale est de 486^{m}.40; son tablier, élevé de 41 mètres au-dessus de la mer, comporte trois étages; l'étage inférieur au niveau des rues comprend une voie centrale pour les piétons bordée de quatre voies de tramways, deux à droite, deux à gauche et au delà, de chaque côté, deux routes carrossables, une pour chaque sens de circulation; au deuxième étage, sont ménagées, pour les bicyclettes, deux voies auxquelles on accède par une rampe; enfin, le troisième étage se trouve au niveau du chemin de fer métropolitain surélevé dont il reçoit les voies. Ce pont est soutenu par quatre câbles métalliques, deux de chaque côté, portés par quatre énormes tours culées de 60 mètres de hauteur; il a coûté 100 millions de francs et sa construction a duré plus de sept ans.

Deux ponts du même type et d'une importance analogue sont en construction sur l'East River, le pont de *Blackwell's Island* qui coûtera 62,500,000 francs et le *Manhattan Bridge* dont la longueur, 3050 mètres, sera fort supérieure à celle du Williamsbridge, et la largeur 37^{m}.21 dépassera légèrement celle de ce dernier; la travée centrale, au contraire, n'atteindra que 448 mètres, soit environ 38 mètres de moins que celle du pont de Williamsburg.

La plus grande portée pour les ponts suspendus sera réalisée par le pont que l'on construit actuellement sur le *Saint-Laurent* entre Québec et Montréal; des trois travées qui le composent, celle du milieu atteindra 549 mètres, supérieure de 63 mètres à celle du Willamsbridge et de 27 mètres à la plus grande travée du pont du Forth; ce sera donc la portée la plus grande connue. Le tablier, élevé de 45^{m}.70 sur le niveau de la haute mer, recevra deux voies ferrées, un tramway électrique et une route carrossable.

Parmi les ouvrages métalliques les plus remarquables et du type le plus original, il faut citer en première ligne les ponts du système *cantilever* ou *à*

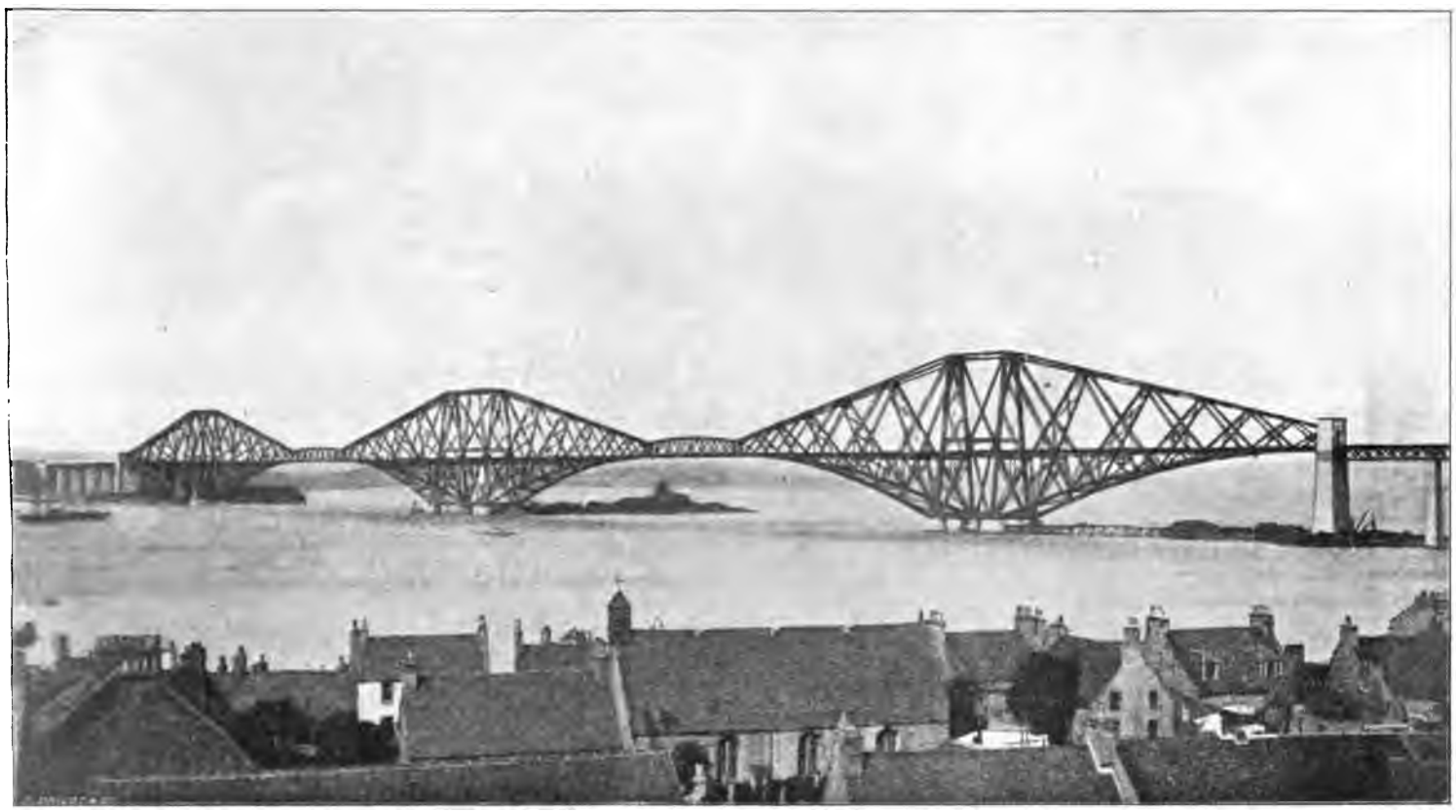
encorbellements ; ce système était, paraît-il, connu des Chinois et des Japonais, et l'exemple le plus intéressant qui se rapproche le plus des ponts en encorbellement modernes, est un pont en bois construit au Thibet à *Vendiport*, en 1643. Différentes applications en furent faites, mais aucun ouvrage de ce type ne fut aussi grandiose et aussi remarquable que le *pont du Forth*, dont les plus grandes travées ont 521 mètres, c'est-à-dire la plus grande portée réalisée jusqu'ici. Que l'on imagine de colossales tours métalliques servant de pile et prolongeant à la rencontre l'une de l'autre des consoles de 207 mètres de porte à faux; l'arc ainsi amorcé des deux côtés, est fermé par un tablier métallique de 107 mètres de longueur posé sur les deux extrémités des consoles voisines à 47^{m}.70 au-dessus des hautes eaux. Ces tours ont 80 mètres de largeur à la base et 111 mètres de hauteur au-dessus du niveau de la mer; le tablier a 2528 mètres de longueur, y compris les viaducs d'accès et 1627 mètres pour la partie en encorbellement, celle-ci en deux travées et deux demi-travées; ce pont a été inauguré par le prince de Galles le 24 janvier 1890; il a coûté 72 millions 500 mille francs et sa construction a duré sept ans.

Une autre application grandiose de ce type de construction se rencontre dans le *pont Carol Ier*, inauguré en grande pompe en Roumanie le 26 septembre 1895; destiné à relier la Dobroudja au reste du royaume dont elle est séparée par le Danube, cette jonction se compose, entre Cernavoda et Fetesti, d'une série de viaducs, de ponts et de remblais sur la Balta (île du Danube) s'étendant sur près de 15 kilomètres dont 5 d'ouvrages métalliques et parmi ceux-ci se trouve un pont de 750 mètres du système Cantilever. Cet ouvrage ainsi que le pont du Forth ayant été commémorés par la médaille, on trouvera dans le catalogue des notices plus circonstanciées à leur sujet.

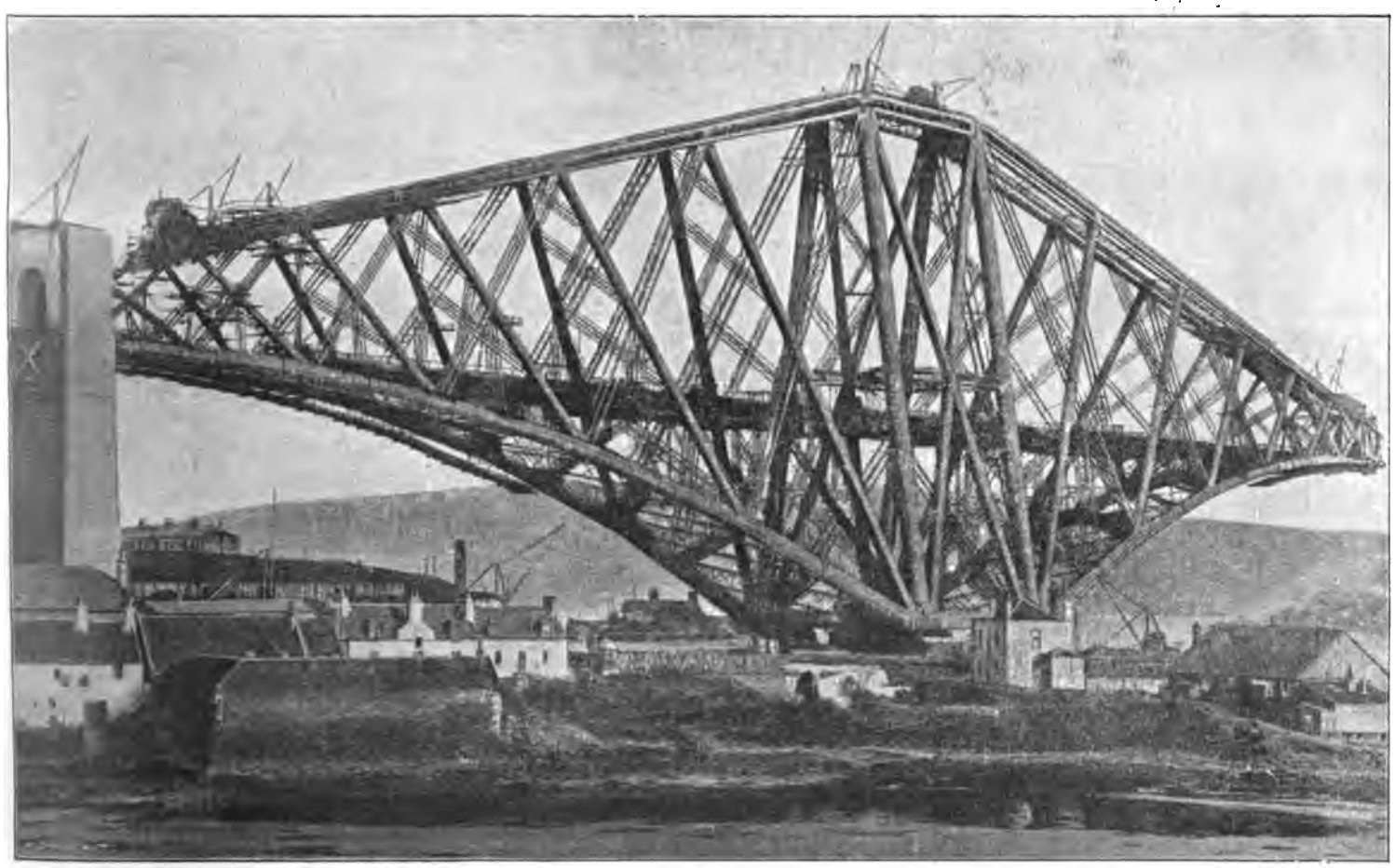
Les ponts suspendus et à encorbellements dont nous venons de parler sont les ouvrages les plus grandioses conçus et réalisés jusqu'ici ; toutefois, pour être de moindre envergure, les applications fournies par les ponts tubulaires et les ponts en arc n'en constituent pas moins des solutions très remarquables dans les cas spéciaux pour lesquels ils ont été imaginés.

Les *ponts tubulaires* à poutres droites, les premiers en date, ont été conçus pour la première fois par *Robert Stephenson* pour franchir les grandes portées à une hauteur relativement faible au-dessus du niveau des eaux en maintenant la liberté de la navigation sur toute la longueur du tablier; la première application importante fut le pont que cet ingénieur fit jeter en 1850 sur le détroit de *Menai* pour la ligne de Chester à Holyhead, et dont la plus grande portée atteignait 143^{m}.50. Il servit de type à différents ouvrages exécutés sous la direction de Stephenson et mentionnés dans notre catalogue. Le pont de ce système le plus long est le *pont du Tay*, en Écosse, de 3146 mètres de longueur; il n'offre aucun caractère monumental, mais il évoque un souvenir

VIADUC SUR L'ESTUAIRE DU *FORTH* PRES D'ÉDIMBOURG.



VUE PERSPECTIVE PRISE DE SOUTH QUEENSFERRY.



VUE DES CANTILEVERS EN MONTAGE.

des plus tragique ; en 1879, en effet, par une violente tempête, une partie de ce pont s'effondra au moment du passage du train d'Édimbourg; celui-ci fut englouti et disparut avec tous ses voyageurs dans le lit du fleuve qui forme à cet endroit un vrai bras de mer.

L'idée de l'*arc métallique*, destiné à remplacer la voûte en pierre, a donné naissance à une série de ponts se distinguant par leur forme élégante; la théorie de ces arcs était faite par Bresse dès 1859, mais ne fut mise en pratique que

VIADUC SUR LA VALLÉE DE LA WUPPER PRÈS MÜNGSTEN.

beaucoup plus tard. Ce système de pont, d'une extrême légèreté, et dont le montage n'exige ni points d'appui intermédiaires, ni ponts de service, convient particulièrement pour traverser à une grande hauteur les gorges étroites ou les vallées très encaissées moyennant un arc d'une seule portée. Les applications les plus intéressantes et les plus hardies furent d'abord imaginées par M. Eiffel pour le *viaduc de Garabit* et le *pont du Douro*. Le premier, destiné à la ligne de Marvejols à Neussargues en France, se compose d'une grande travée parabolique de 165 mètres de portée dont le tablier est élevé de 124 mètres sur le niveau de la Truyère qui coule dans le ravin ; le second, appelé pont *Maria Pia*, construit en 1877 près de Porto, franchit le Douro au moyen d'une arche

unique de 160 mètres d'ouverture et de 61 mètres de hauteur; il est d'un pittoresque saisissant. La hardiesse des ouvrages de ce type est maintenant dépassée par le viaduc sur la vallée de la *Wupper*, près de Müngsten, pour la ligne de Remscheid à Solingen, de 170 mètres de portée et 106 mètres de hauteur, et surtout par le *viaduc du Viaur*, construit en 1902 pour la ligne de Carmaux à Rodez en France; ce viaduc de 410 mètres de longueur a sa travée centrale en arc surbaissé de 224 mètres d'ouverture et de 54 mètres de flèche; la hauteur du tablier au-dessus du fond du ravin est de 116 mètres;

PONT SUR LE VIAUR.

la plus grande hauteur sera atteinte par un pont en construction sur les cascades du lac Victoria pour la ligne du Cap au Caire; ce pont, merveille de l'art à côté d'une merveille de la nature, sera formé d'une seule arche de 152 mètres de portée dont le tablier se trouvera à 128 mètres au-dessus des eaux.

Certains ponts méritent d'être cités par quelque particularité intéressante; ainsi, le *pont tournant de Velsen* en Hollande, inauguré en 1903, est le plus grand de son espèce en Europe; sa longueur est de 186 mètres dont 128 de partie tournante; sa hauteur libre au-dessus des eaux est de 6 mètres et l'ouverture du canal de la mer du Nord est de 54 mètres à l'endroit de la traversée. Nous mentionnerons encore pour son originalité le *pont en spirale* de Hastings

(Minnesota) sur le Mississipi; afin de ne pas entraver la circulation des steamers, le tablier a été établi à 22m.50 au-dessus du niveau moyen du fleuve, nécessitant par conséquent des rampes d'accès très longues; l'une de ces dernières put être construite aisément, mais il n'en fut pas de même sur l'autre rive où l'on imagina, pour surmonter la difficulté, de prolonger le tablier métallique suivant une hélice dont une spire complète ramène ce tablier au niveau des rues de la ville à l'aplomb de son point de départ.

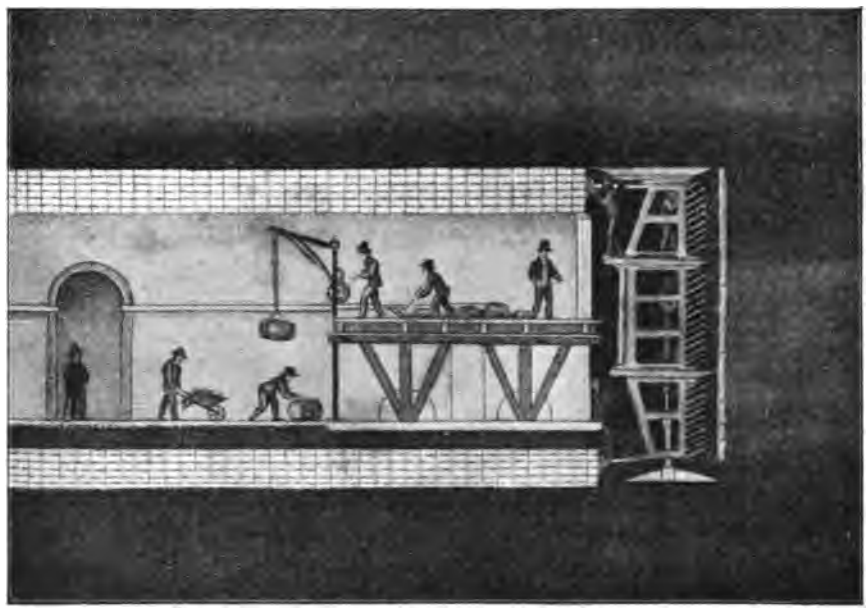
PONT EN SPIRALE SUR LE MISSISSIPI A HASTINGS.

LES TUNNELS

Les tunnels ne présentent pas pour la foule le spectacle impressionnant des grands ponts ou viaducs et cependant, ils ne cèdent en rien à ces derniers sous le rapport des difficultés vaincues; l'énorme importance qu'ont acquise les relations internationales, pouvait seule justifier les sacrifices considérables qu'ils ont nécessités et les efforts persévérants des ingénieurs pour surmonter les obstacles de tout genre que la nature leur a opposés. Bien que la longueur croissante de ces ouvrages ait augmenté les difficultés dans de grandes proportions, le temps et la dépense exigés pour leur exécution, n'ont proportionnellement cessé de diminuer, grâce à des méthodes de travail et à un outillage toujours plus perfectionnés.

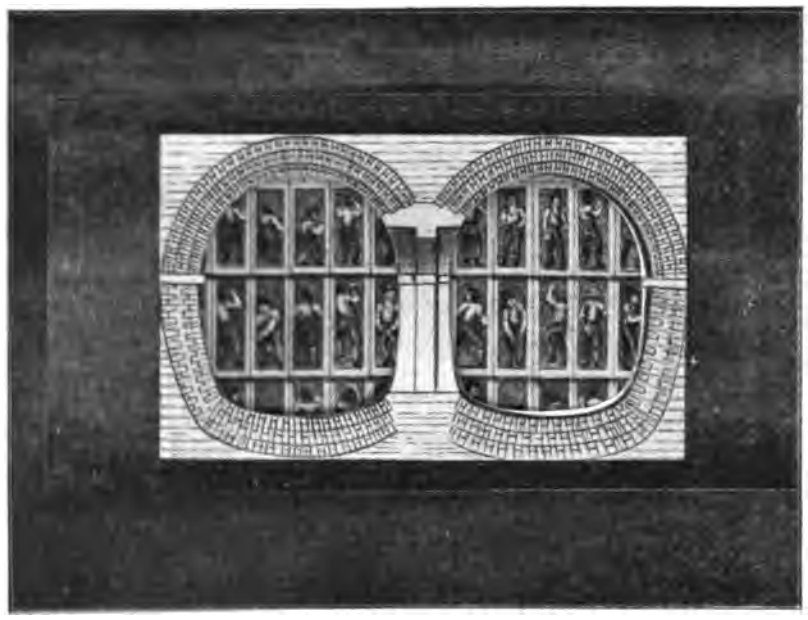
Les tunnels sont de deux catégories, suivant qu'ils sont creusés au-dessous ou au-dessus du niveau des eaux; les premiers sont les *tunnels sous-marins* ou *sous-fluviaux,* les seconds sont les *tunnels ordinaires.*

Le *tunnel de Londres* sous la Tamise est le type classique des tunnels de la première catégorie; conçu par Isambart Marc Brunel et commencé sous sa direction en 1824, il y fut fait, pour la première fois, usage du bouclier qui en soutenant le front d'abatage désagrégré et aquifère permettait, de n'en démasquer qu'une section de dimension trop réduite pour occasionner des accidents de quelque importance; néanmoins, le travail dut être abandonné à la suite de l'irruption des eaux de la Tamise qui inonda les chantiers; après une interruption assez longue, la construction fut reprise sous la direction de J. K. Isambart fils et achevée en 1842; de nombreuses



TUNNEL SOUS LA TAMISE A LONDRES (COUPE LONGITUDINALE).

médailles ont perpétué le souvenir de ce travail; destiné d'abord à la circulation ordinaire, il fut affecté ensuite au service des chemins de fer.



TUNNEL SOUS LA TAMISE A LONDRES (COUPE TRANSVERSALE).

Nombre de tunnels de cette catégorie ont été construits; le plus long, sous la *Severn*, reliant Bristol à Aberdare, a été achevé en 1885; sa longueur est de 9 kilomètres, dont 3620 mètres sous la rivière; puis s'ouvrirent, en 1886, le tunnel sous la *Mersey* entre Liverpool et Birkenhead de 1188 mètres; en 1887, le tunnel sous l'*Hudson* entre New-York et Jersey City de 1600 mètres qui a présenté des difficultés exceptionnelles et nécessité l'emploi du bouclier et de l'air comprimé, et enfin, en 1890, le tunnel sous la rivière *Saint-Clair* de 1811 mètres de longueur pour le chemin de fer de Chicago à Montreal.

Tous ces tunnels seront dépassés par celui qui a été concédé à la Compagnie du chemin de fer de Pensylvanie dont les travaux ont été adjugés en 1903; construit sous l'Hudson et l'East River, il traversera souterrainement Manhattan Island de part en part, pour aboutir à Long Island et permettra de relier directement, sans transbordement, Brooklyn et New-York à New-Jersey, terminus actuel des lignes de chemins de fer de l'Ouest et du Sud de l'autre côté de l'Hudson. Jusqu'ici, ces dernières n'ont pas encore à proprement parler un accès direct dans la métropole de l'Union, le matériel devant emprunter des " ferry-boats „ pour traverser le fleuve et atteindre la ville de New-York. Le tunnel aura 9600 mètres de longueur; pour la traversée des deux rivières, les deux voies seront contenues dans un tube cylindrique situé à $27^{m}.50$ en dessous du niveau des hautes eaux; au centre de ce tunnel et en plein cœur de New-York, sera établie une station centrale monumentale; le coût de ce travail est estimé à 250 millions de francs.

Des projets plus grandioses sont à l'ordre du jour, toutefois de réalisation encore incertaine. De ce nombre, est le *tunnel sous la Manche* pour la

construction duquel une compagnie s'est constituée et a été reconnue dès 1875; sa longueur totale serait de 48 kilomètres dont 32 sous la mer qui ne dépasse nulle part 51 mètres de profondeur. Les sondages ont été exécutés et les travaux aux deux extrémités ont été amorcés; mais, malgré l'intérêt considérable que présente cette entreprise, et la certitude de la conduire à bonne fin, des considérations stratégiques ajournent indéfiniment la réalisation de ce projet; les chambres de commerce de Londres et de Paris, profitant du rapprochement amical survenu entre la France et l'Angleterre, viennent de remettre à l'ordre du jour ce travail qui pourrait être terminé en 1913 avec une dépense de 250 millions de francs.

Plus audacieux encore, mais de réalisation plus aléatoire, est le projet de tunnel sous le *détroit de Behring;* il permettrait d'établir entre Paris et New-York une voie ferrée ininterrompue qui se raccorderait au transsibérien d'une part et à la ligne du Pacific canadien à travers l'Alaska, de l'autre.

Les *tunnels ordinaires* ou de la seconde catégorie s'imposent dans les pays très accidentés lorsque les tranchées atteignent une hauteur telle que le travail devient impraticable ou trop coûteux; ils acquièrent leur importance la plus grande dans les chaînes de montagnes à cimes élevées et les spécimens les plus intéressants se rencontrent dans la traversée des Alpes par les grandes lignes internationales.

Le premier tunnel Alpin fut percé en 1854 dans les Alpes Thyriennes pour la ligne du *Semmering* de Vienne à Trieste; sa longueur n'était que de 430 mètres. Ce fut le tunnel du *Mont Cenis,* creusé à travers le *col de Fréjus,* qui inaugura les tunnels de grande longueur; le travail mécannique y a remplacé pour la première fois le battage des mines à la main, grâce à la perforatrice mue par l'air comprimé qu'imagina *Sommeiller* à la suite des travaux de *Colladon.* Malgré l'intérêt que présenta ce travail sur lequel le catalogue de médailles donne des détails plus circonstanciés, il a été distancé de loin par la traversée du *Saint-Gothard,* remarquable non seulement par son *tunnel de faîte,* le plus long des tunnels existants, mais surtout par les *tunnels hélicoïdaux* qui ont permis aux lignes d'accès de franchir des obstacles que l'on aurait pu croire insurmontables. En certains points, en effet, la vallée prend un caractère plus sauvage; elle se rétrécit jusqu'à ne former qu'une crevasse tourmentée au fond de laquelle le torrent tombe en cascades d'immenses gradins que le chemin de fer est impuissant à escalader; la nature ici est souveraine et semble défier les efforts de l'homme; mais la difficulté devait surexciter son ingéniosité; il imagina d'envoyer la locomotive faire quelques tours dans le flanc même de la montagne pour réapparaître à un niveau supérieur où la nature vaincue permit au chemin de fer de reprendre

paisiblement son allure normale. Ces tunnels sont donc de vrais ascenseurs, permettant aux trains de franchir en hauteur les obstacles que les tunnels ordinaires franchissent en longueur. Sur la ligne du Gothard, il existe sept de ces tunnels tracés en rampes de 27 millimètres par mètre et en courbes d'un rayon de 300 mètres; trois d'entre eux à révolution incomplète sont creusés au nord, dans la vallée de la Reuss, aux extrémités de l'immense lacet que décrit le chemin de fer à Wasen; quatre sont situés au sud dans la vallée du Tessin, accouplés deux à deux de façon à former deux spires complètes, juxtaposées en forme de lorgnon dans la gorge de Dazio Grande près de Faido et presque superposées dans la gorge de Biaschina près de Giornico; les premiers rachètent une différence de niveau de 60 mètres et les seconds, de 82 mètres; ils offrent au voyageur ce coup d'œil peu banal du chemin de fer passant trois fois au même endroit à des niveaux différents se surplombant.

TUNNELS HÉLICOÏDAUX DU GOTHARD.

En 1903, la Compagnie du chemin de fer Rhétique a ouvert la ligne de *Thusis à Saint-Moritz* dont le tracé, dans les *gorges de l'Albula*, d'un caractère moins grandiose que celui du Gothard, est peut-être plus pittoresque; les méandres y sont, en effet, plus capricieux et les tunnels hélicoïdaux accentuent d'une façon plus complète la forme du lorgnon; le rayon de courbure de ces tunnels descend à 120 mètres, limite compatible avec le petit écartement de la voie (1 mètre); les rampes atteignent 35 millimètres par mètre. Dans ces conditions d'établissement, le tracé a pu épouser tous les accidents d'un sol particulièrement tourmenté et donner à cette ligne un caractère tout à fait particulier.

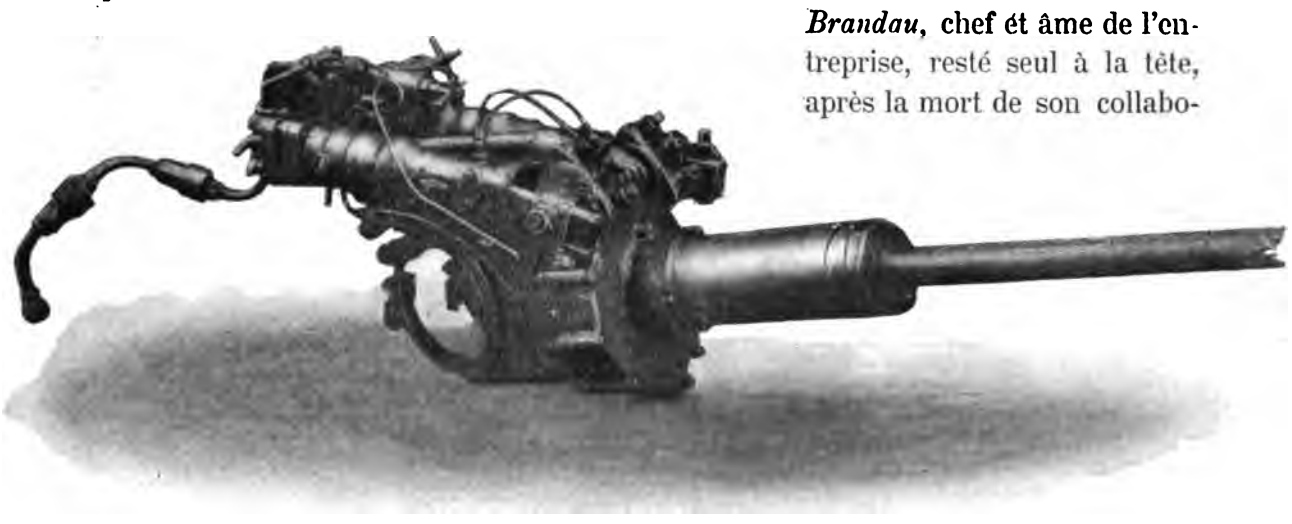
Une nouvelle percée des Alpes à travers le *Simplon* est en voie d'achèvement; elle sera surtout remarquable par son tunnel de faîte qui détiendra le record de la longueur; celle-ci est une conséquence du tracé adopté qui

traverse la montagne à sa base, à une altitude de 500 à 600 mètres inférieure à celle des autres tunnels alpins; il permettra donc d'aborder le tunnel avec des rampes relativement faibles, beaucoup plus favorables pour l'exploitation que les voies d'accès du Gothard et du Cenis. On n'y rencontre qu'un seul tunnel hélicoïdal, situé près d'Iselle sur le versant italien. La grande longueur du tunnel du Simplon a augmenté dans d'énormes proportions les difficultés de l'entreprise dont le succès faillit être compromis au dernier moment par l'irruption des eaux et la chaleur; celle-ci, la grande ennemie du mineur, croît, en effet, avec la longueur du tunnel et la profondeur de l'excavation sous le niveau de la surface; bien que combattue par une puissante ventilation et une circulation d'eau froide, elle finit par devenir excessive; au Simplon, la température, au front d'abatage, atteignait normalement 41° C. du côté italien et 46°,5 C. du côté suisse: elle était ramenée à 30° C. sur les chantiers. L'irruption torrentielle d'eaux thermales a aggravé cette situation; en mai 1904, les travaux de l'attaque du côté Brigue (Suisse) qui se poursuivaient à contrepente furent inondés et durent être définitivement abandonnés; en octobre de la même année, les veines d'eau jaillissantes rencontrées du côté Iselle (Italie), ayant atteint une température de 54° et un débit inattendu, les chantiers devinrent inaccessibles jusqu'au moment où l'on put consolider le terrain fangeux que l'on avait rencontré et canaliser l'eau chaude dans des aqueducs soigneusement cimentés pour éviter que les vapeurs se répandissent sur les travaux; l'on espère que les 250 mètres qui séparent les deux attaques, pourront être percés

VIADUC SUR LA GORGE DE L'ALBULA A SALIS.

dans le courant de février 1905 et que le tunnel pourra être mis en exploitation cinq mois après. Malgré ces vicissitudes, la vitesse totale de l'avancement pour les deux attaques aura été, en moyenne, de 8m.80 par jour alors qu'au mont Cenis, elle n'a pas dépassé 2m.80; en condition normale, l'avancement maximum fut de 7m.50 par jour pour chaque attaque. Ces résultats favorables sont dus à l'outillage perfectionné et à l'organisation méthodique des travaux, facilitée par une conception nouvelle du projet; renonçant, en effet, à réunir les deux voies dans un tunnel unique comme il était pratiqué jusque-là, on a dédoublé ce tunnel en deux autres devant contenir l'un la voie montante, l'autre la voie descendante; moyennant de les réunir de distance en distance, la ventilation et l'évacuation des eaux et des déblais a pu être assurée dans des conditions beaucoup plus satisfaisantes qu'autrefois. Le mérite d'avoir surmonté tant de difficultés revient à *Charles Brandau*, chef et âme de l'entreprise, resté seul à la tête, après la mort de son collaborateur, l'ingénieur *Brandt*, inventeur d'une perforatrice mue par l'eau sous la pression de 100 atmosphères qui fut exclusivement employée sur les travaux. Cet ingénieur partagea le sort de *Louis Favre* entrepreneur du tunnel du Gothard qui mourut dans ce dernier peu de temps avant qu'il fût percé.

JAILLISSEMENT D'UNE SOURCE DANS LE TUNNEL DU SIMPLON.



PERFORATRICE BRANDT.

Les renseignements les plus intéressants sur les tunnels alpins sont

résumés dans le tableau suivant dont les données pour le Simplon ne sont pas toutes définitives.

	Mont Cenis.	Saint-Gothard.	Arlberg.	Simplon.
Longueur en mètres. . . .	12847	14998	10250	19769
Altitude maximum du rail. .	1295	1154	1311	704
Date d'achèvement des travaux.	1871	1881	1884	1905
Durée des travaux (années) . .	14	9 ½	9 ½	6 ½
Coût (millions de francs). . .	75	58 ½	41	74

LA VOIE

La *voie* proprement dite ou superstructure a reçu des améliorations continuelles qui n'en ont pas cependant modifié le type primitif; elles ont consisté dans le renforcement de tous ses éléments constitutifs, notamment du joint et du rail; celui-ci ne pesait autrefois que 14 à 15 kilogrammes par mètre courant; on est arrivé aujourd'hui à 50 kilogrammes et plus; ce type a été préconisé par M. Sandberg qui lui a donné le nom de *rail Goliath*; il n'est employé que dans les lignes de premier ordre à grand trafic et grande vitesse; la forme même du rail n'a guère varié que pour des usages spéciaux.

La modification la plus intéressante apportée à la structure des voies a été motivée par l'établissement de railways urbains qui, sous le nom de *tramways*, n'ont pas tardé à prendre un développement extraordinaire; la caractéristique de ces derniers étant de ne pouvoir apporter aucune entrave au roulage ordinaire, aucune saillie du rail n'était tolérée sur le niveau de la chaussée; d'autre part, ces lignes furent pendant longtemps caractérisées par la traction exclusivement animale, ce qui a fourni au cheval ou moteur à crottins comme on l'a trivialement appelé, une revanche sur le moteur à vapeur qui l'avait évincé autrefois dans la traction des chemins de fer; le moteur électrique, du reste, mettra fin à la compétition en se substituant à l'un

VOITURE DE TRAMWAY ÉLECTRIQUE.

et à l'autre. Les tramways au point de vue du type de la voie ont présenté tous les avatars des voies des railways; parti de la bande de fer fixée sur les longrines en bois (ancien plate-rail), avec des profils et des modes d'attache dont la variété fut innombrable, le rail de tramway est arrivé à la forme du rail Vignole adoptée par les chemins de fer; toutefois, il se distingue de son aîné par une hauteur plus grande, en rapport avec l'épaisseur de la chaussée dans laquelle il doit s'encastrer et par l'existence d'une ornière qui présente dans la surface unie de la route le logement indispensable pour le passage du bourrelet des roues. Chose curieuse, l'idée d'une application si naturelle d'une invention connue fut tardive et provoqua de nombreuses oppositions. Dès 1832, un tramway avait bien été établi dans la quatrième avenue de New-York à Harlem, mais devant les protestations des habitants, la voie dut être enlevée et ce fut en 1852 seulement que, l'idée ayant été reprise, le tramway se fit admettre par la population. Même mésaventure arriva pour une ligne de tramway autorisée à titre d'essai en 1861 à Londres et qui dut être démolie; ce n'est guère que de 1867 à Liverpool et de 1869 à Londres, que date l'établissement des premiers réseaux anglais; les tramways de Vienne remontent à 1866 ainsi que ceux de Pesth. A Bruxelles, la première ligne (de Schaerbeek au bois de la Cambre) fut ouverte à l'exploitation en 1869 et la concession du réseau actuel des tramways parisiens fut donnée en 1873.

L'on a même fait revivre les plus anciennes conceptions qui avaient en vue l'amélioration de la viabilité des routes; s'inspirant des antiques voies à files de dalles en pierre, on a imaginé dans la fin de l'année 1902, de placer dans une rue de New-York, Murray Street, entre Broadway et Church Street, deux files de rails d'acier devant servir à la circulation ordinaire; ces rails sont formés de poutrelles de trente centimètres posées à plat dont les bords font saillie de un centimètre à l'extérieur et de sept centimètres à la partie inférieure, celle-ci encastrée dans une fondation de béton; dans un essai fait en Espagne sur 3 kilomètres de longueur, et qui remonterait à 18 ans, ce genre de voies aurait présenté de grands avantages au point de vue de l'économie dans l'entretien des routes et de la facilité de traction.

L'écartement des voies ou *jauge* est resté, en général, celui qu'avait adopté Stephenson pour la ligne de Liverpool à Manchester, c'est-à-dire, l'écartement des roues des véhicules ordinaires, 4 pieds 8 1/2 pouces ou $1^m.435$ entre les bords intérieurs des bourrelets, ce qui correspond en général à $1^m.50$ d'axe en axe des rails; c'est ce qu'on a appelé la *voie normale.* Certains pays ont adopté la *voie large,* la Russie, $1^m.523$; l'Espagne, $1^m.68$; l'Irlande, $1^m.70$; aux États-Unis, l'écartement varie de $1^m.44$ à $1^m.83$; la ligne de Londres à

Bristol a l'écartement exceptionnel de 2m40. Généralement, chaque pays garde sa jauge une fois établie, afin de permettre l'échange du matériel roulant; pour les lignes secondaires et dans les pays neufs, où cette raison n'existe pas, le choix de l'écartement a donné lieu à des polémiques très vives sur lesquelles l'accord n'est pas encore établi; mais, en général, on admet que la *voie étroite* diminue la dépense de premier établissement, notamment en permettant de réduire le rayon des courbes sans nuire à la facilité de circulation du matériel, d'où la possibilité d'admettre un tracé qui épouse mieux les sinuosités du terrain. Dans cet ordre d'idées, le *chemin de fer du Congo* est descendu à une jauge de 0m.75 sans qu'il en soit résulté aucun inconvénient.

La tendance à la réduction de la largeur des voies devait conduire à la solution limite, c'est-à-dire à sa suppression; elle est réalisée par le *monorail* dérivé du bi-rail ou binaire; dans ce système, le matériel roulant est suspendu et acquiert de ce chef une stabilité telle, même dans les courbes les plus raides, que le monorail a été préconisé comme la solution la plus convenable pour les chemins de fer électriques à très grande vitesse. En dehors des applications à l'industrie privée auxquelles se rattachent les chemins de fer aériens funiculaires, il n'existe d'application de ce système à un service public, qu'au chemin de fer de Barmen Elberfeld Vohwinkel du *système Langen* au sujet duquel le catalogue renferme une notice spéciale; une seconde application importante est projetée à Hambourg. Dans ce système, le véhicule suspendu est complètement libre et prend, dans les courbes, l'inclinaison qui résulte de la force centrifuge; dans l'application qui a été faite, les oscillations de la voiture ne paraissent pas devoir présenter d'inconvénients sérieux; on peut toutefois se demander s'il en sera de même pour les grandes vitesses. Dans le *système Lartigue*, le véhicule est au contraire guidé latéralement par un plus ou moins grand nombre de rails. *M. Behr* a projeté d'employer ce système pour les lignes à grande vitesse et il aurait obtenu une concession provisoire pour une ligne de Liverpool à Manchester qui serait exploitée à la vitesse de 180 kilomètres à l'heure; mais les essais très discutés de ce système semblent peu satisfaisants par suite des frottements considérables engendrés dans les courbes sur les guides latéraux.

Les voies présentent parfois des dispositions spéciales pour réaliser un but déterminé; tel est le cas pour les *voies à crémaillère*, utilisées sur les lignes de montagne soit pour la traction des trains par une locomotive pourvue d'une roue dentée, soit simplement comme moyen de freinage et d'arrêt sur les lignes à traction funiculaire. L'invention de la crémaillère remonte

à Blenkinsop et à l'origine des chemins de fer, mais elle était tombée dans l'oubli ; le mérite des premières applications pratiques de ce système revient à *Sylvester Marsh* aux États-Unis et à *Riggenbach* en Europe ; le premier construisit la ligne de Mount Washington, inaugurée en août 1868 et le second, la ligne du Rigi, ouverte à l'exploitation le 21 mai 1870. L'on a prétendu que Riggenbach s'était inspiré des travaux de Marsh à qui reviendrait seul l'honneur d'attacher son nom au système ; mais, bien qu'un voyage de

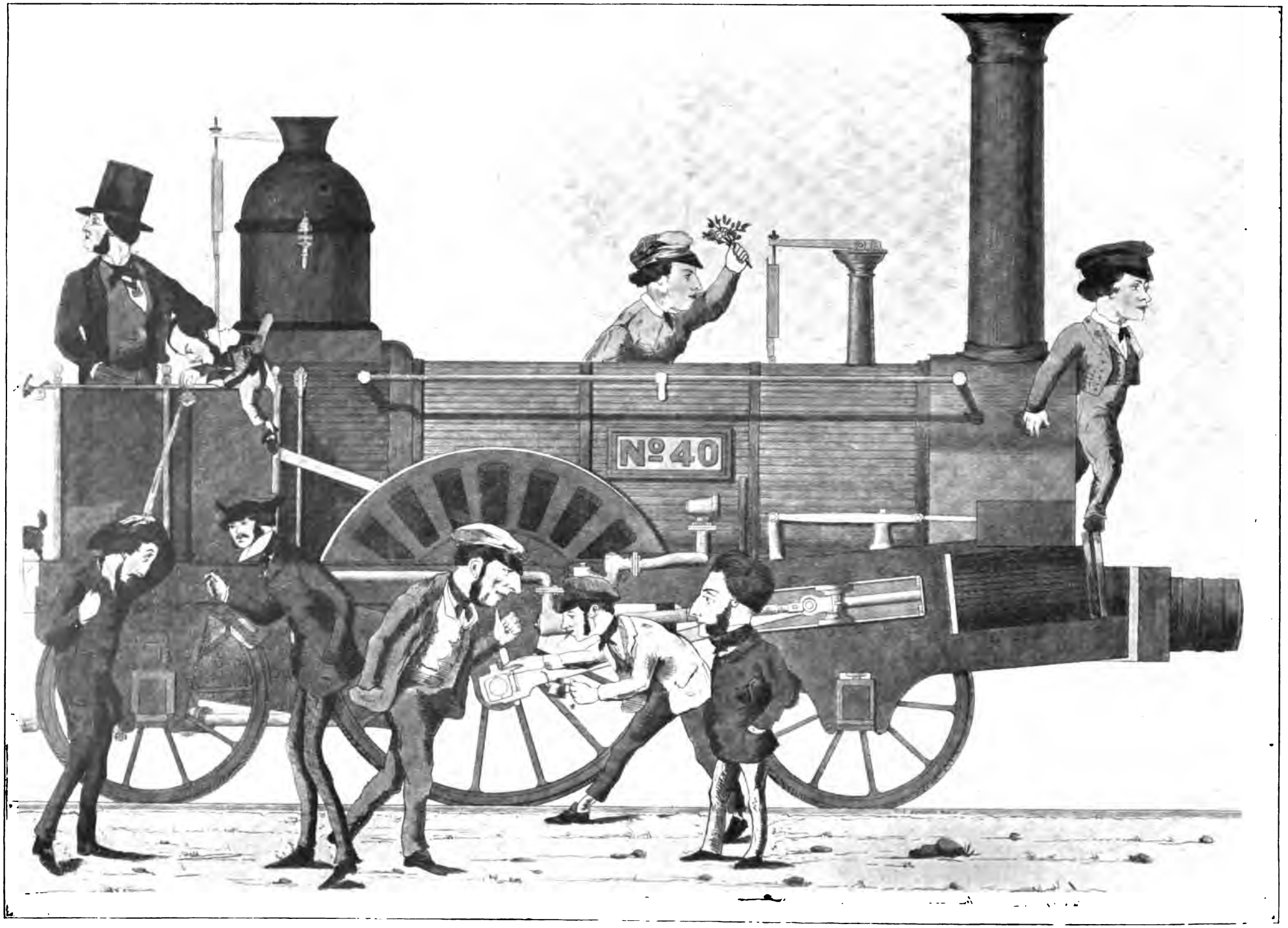
CHEMIN DE FER A CRÉMAILLÈRE DU SYSTÈME ABT DE VIÈGE A ZERMATT.

Riggenbach aux États-Unis en 1866 pût rendre cette assertion vraisemblable, il est probable que ces deux applications ont été conçues spontanément et simultanément des deux côtés de l'Atlantique ; en tout cas, Riggenbach a le mérite d'avoir été un propagateur du chemin de fer à crémaillère dont il a construit un grand nombre, tandis que Marsh s'est borné à une seule application.

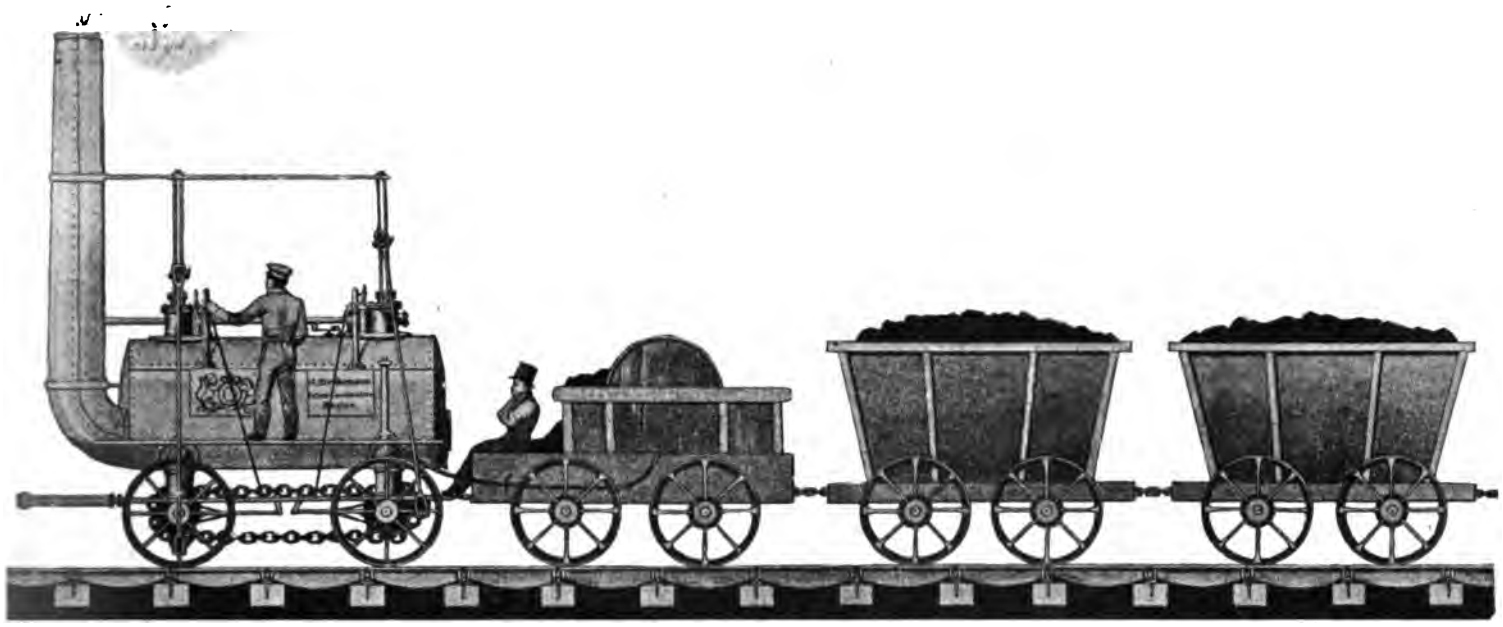
La crémaillère de Riggenbach figure une échelle dont les barreaux ou dents en acier sont rivés à deux montants en fer profilé, solidement fixés au milieu de la voie sur les traverses ; la sécurité de ce système dépend de la solidité d'assemblages sujets à dislocation. La crémaillère *Strub*, adoptée pour

la ligne de la Jungfrau, évite cet inconvénient ; elle est constituée d'une pièce par un robuste rail Vignole dont le bourrelet est découpé en forme de dents.

Dans les deux systèmes précédents, le mouvement procède par saccade chaque fois que la roue prend ou quitte une dent. Le *système Abt* appliqué à la ligne du Cornergrat donne un mouvement beaucoup plus doux ; il se compose de deux ou trois lames d'acier parallèles, posées de champ, dont les extrémités supérieures sont découpées en forme de dents ; les dents de chaque lame ont un léger retard sur les dents de la lame voisine, de telle sorte que la locomotive qui possède un même nombre de roues dentées, décalées l'une par rapport à l'autre comme la crémaillère, reste en contact permanent avec celle-ci ; le mouvement a donc lieu sans secousse, puisque au moment où une dent quitte la crémaillère, une autre roue est engrenée avec la lame voisine. Au mont Pilate, où l'on a adopté le *système Locher*, l'engrènement a lieu latéralement et non verticalement, la roue dentée motrice étant disposée horizontalement. Une disposition analogue existait en 1870 dans le *système Fell* employé au chemin de fer de Suse à Lanslebourg pour franchir le mont Cenis avant l'achèvement du tunnel.



CARICATURE PUBLIÉE A L'OCCASION DE L'OUVERTURE DU CHEMIN DE FER DE ROUEN AU HAVRE.
Fragment d'une lithographie en quatre feuilles par Oberlin.



LA TRACTION PAR LOCOMOTIVE AU CHARBONNAGE D'HETTON EN 1822.

LES LOCOMOTIVES

LA PUISSANCE

Les perfectionnements apportés à la locomotive ont engendré les types les plus variés qui ont principalement pour objet l'*économie du combustible*, la *vitesse* et la *puissance*. Ces résultats ont été atteints : l'économie, par la disposition du foyer, la surchauffe de la vapeur et l'introduction du système Compound permettant d'obtenir une détente plus complète de la vapeur; la vitesse, par un plus grand diamètre des roues motrices et un meilleur équilibre des masses tournantes et enfin la puissance, par l'augmentation de la surface de chauffe de la chaudière et des dimensions du cylindre. Ces modifications se sont résolues en une augmentation continue du poids des machines dont l'importance est la caractéristique de la locomotive moderne; on jugera du chemin parcouru par les chiffres suivants correspondant à la machine à vide sans ses approvisionnements et sans son tender.

Le " Rocket „ présenté par Stephenson au concours de Liverpool, pesait 4500 kilogrammes sur quatre roues; de nos jours, la plus lourde locomotive pour voyageurs, construite en 1903 par Baldwin pour le chemin de fer de

Chicago et Alton, pèse à vide 99340 kilogrammes sur 12 roues; les roues motrices ont 2m.03 de diamètre (on a atteint 2m.31 dans certains types de machines). Pour le service des marchandises, une des locomotives les plus puissantes fut fournie en 1902 par les ateliers de Lima pour le chemin de fer de Rock-Island; elle pèse à vide 132000 kilogrammes. Ce poids a été dépassé en 1904 par la machine du type Mallet, mise en service par le chemin de fer Baltimore et Ohio; cette machine Compound, portée par douze roues sur deux châssis articulés, pèse en ordre de marche 151 tonnes sans son tender.

LA PLUS PESANTE LOCOMOTIVE A VAPEUR DU MONDE ENTIER EN SERVICE EN 1904 SUR LE CHEMIN DE FER DE BALTIMORE ET OHIO.

Le *Chesapeake and Ohio Railroad* vient d'adopter pour ses lignes desservant de grandes exploitations forestières, un type de machine de puissance équivalente mais présentant cette particularité de revenir à la disposition des cylindres verticaux imaginée dans les premiers âges de la locomotive. Cette machine, ayant en ordre de marche 150 tonnes de poids adhérent, repose sur huit paires de roues; trois cylindres verticaux, sur le côté, actionnent au moyen de trois manivelles calées à 120°, un arbre horizontal formé de segments articulés pour chaque bogie et transmettant le mouvement aux essieux.

Le record du poids appartient à une locomotive électrique entrée récemment en service sur la *Baltimore and Ohio Railroad* pour la remorque des trains de marchandises dans le grand tunnel de Baltimore; la Compagnie désirait, en effet, se débarrasser des torrents de fumée que dégageaient les locomotives ordinaires et qui viciaient l'air au point de rendre dangereuse la circulation des trains dans le tunnel; cette locomotive a l'aspect d'un véritable monstre, bizarrement constitué et ressemblant à une pyramide de cuivre et d'acier portée par des roues invisibles; elle ne pèse pas moins de 180 tonnes:

sa force, qui atteint 2000 chevaux, lui a permis, lors des essais, de traîner en rampe assez accentuée une rame de 150 wagons chargés, représentant un tonnage de 1.700.000 kilogrammes; elle est non seulement la plus grosse, mais encore la plus puissante machine au monde.

LA VITESSE

L'AUGMENTATION de vitesse a été obtenue, moins par une augmentation de la *vitesse absolue* des locomotives, que par la suppression des impedimenta qui retardaient la marche des trains et par l'augmentation de la puissance des machines permettant de soutenir la vitesse maximum sur tout le parcours et notamment sur les rampes; c'est en effet la *vitesse commerciale*, c'est-à-dire le temps total employé pour franchir un parcours déterminé, qui intéresse le public et on l'a beaucoup améliorée en réduisant au minimum les arrêts devant les signaux et dans les points dangereux et les ralentissements en rampe dus à l'insuffisance de la vaporisation.

Le record de la vitesse donne lieu à des compétitions qu'il n'est pas facile d'apprécier, la longueur des trajets considérés et le caractère exceptionnel de certains trains étant de nature à fausser les comparaisons. Pour écarter les tours de force sans lendemain et classer les différentes compagnies d'après les conditions normales de leur exploitation, un ingénieur allemand M. Schulze a eu l'idée de calculer la vitesse moyenne commerciale de six de leurs trains les plus rapides d'après l'indicateur des chemins de fer de l'année 1903; il arrive ainsi au classement suivant :

États-Unis : New-York-Washington.	367	kilomètres.	76,6	kilomètres à l'heure.	
Allemagne : Berlin-Hambourg.	286	»	80,7	»	»
France : Paris-Bordeaux.	585	»	80,9	»	»
Angleterre : Londres-Edimbourg.	636	»	83,4	»	»

Cette comparaison se ressent de la nationalité de son auteur, car elle avantage visiblement la ligne de Berlin-Hambourg, de beaucoup la plus courte et par conséquent, la plus favorable pour les vitesses moyennes; si l'on ne considérait sur les lignes concurrentes que les sections les plus rapides de longueur égale à celle de la ligne de Berlin à Hambourg, on arriverait pour ces dernières à des moyennes de vitesse beaucoup plus élevées que celles renseignées.

En réalité, les vitesses commerciales les plus considérables obtenues jusqu'en 1904 par des trains réguliers, sont les suivantes :

Paris-Bayonne.	783	kilomètres.	87	kilomètres	à l'heure.
Paris-Calais.	293	»	94	»	»
Londres à Bath (1).	170	»	98,3	»	»
Paris-Arras.	192	»	98,5	»	»
New-York-East-Buffalo.	698	»	106,6	»	»
Cleveland-Elkhardt.	394	»	106,8	»	»
Philadelphie à Atlantic City.	95	»	107	»	»

Pour ces différents trains, la vitesse absolue atteint couramment 120 à 130 kilomètres à l'heure.

Le 1er mars 1901, un train-poste de la Compagnie *Savannah Florida et Western* aurait franchi la distance de Fleming à Jackson, soit 240 kilomètres, à raison de 110,8 kilomètres à l'heure et sa vitesse absolue aurait atteint un moment 193 kilomètres à l'heure; mais, ce dernier chiffre ne présente aucun caractère de véracité, les instruments de mesure suffisamment délicats ayant fait défaut lors des observations; des constatations qui méritent plus de créance, ont donné 152 kilomètres comme vitesse absolue maximum obtenue sur une section de 400 mètres du Great Western et 149 kilomètres sur un parcours de 1600 mètres de la même société.

La compagnie Paris-Lyon-Méditerranée a inauguré le 3 novembre 1904 un train remarquable, sinon par une vitesse exceptionnelle, au moins par la longueur du trajet sur lequel cette vitesse est soutenue; c'est le " *Côte d'Azur Rapide* " qui accomplit le voyage de Paris à Nice de 1087 kilomètres, en 15h 50m soit à une vitesse commerciale de 78 1/2 kilomètres à l'heure.

Ce sont là des vitesses de trains réguliers; lors de la mise en marche de trains spéciaux, moyennant des précautions exceptionnelles, on arrive à supprimer beaucoup d'impedimenta et à réaliser des performances supérieures; dans cette catégorie de trains, le record mondial de la vitesse appartient au train royal qui conduisit, en 1903, le Prince et la Princesse de Galles à une cérémonie de la cathédrale de Truro en Cornouailles et qui parcourut sans arrêt, 471 kilomètres à la vitesse moyenne de 118 kilomètres à l'heure, atteignant, en certains points, la vitesse absolue de 135 kilomètres.

La traction électrique permet de dépasser notablement ces vitesses; on se rappelle la sensation que firent dans le monde des chemins de fer les

(1) La voie ayant 2m.40 d'écartement offre des conditions exceptionnelles de sécurité pour le matériel roulant à grande vitesse.

expériences entreprises sur la ligne militaire de *Marienfeld à Zossen* (23 kilomètres) où l'on a réalisé des vitesses de 210 kilomètres à l'heure, en suite desquelles, deux sociétés ont adressé au Gouvernement allemand un projet de chemin de fer électrique ultra rapide entre Berlin et Hambourg ; mais avant d'accorder quelque concession que ce soit, le Gouvernement désire compléter les expériences faites ; celles-ci seront reprises au début de 1905 sur la ligne de Marienfeld à Zossen et l'on espère atteindre la vitesse de 250 kilomètres à l'heure. Ces résultats ont stimulé les partisans de la traction par locomotives à vapeur et la Société des Ingénieurs allemands, en vue d'établir les ressources

STATION DE TRURO.

que présente cette dernière, à condition de sortir des sentiers battus, a institué, en 1903, un concours sur un programme déterminé ; le projet de locomotive à voyageurs primé présentait des dispositions tout à fait nouvelles qui, toutefois, doivent encore recevoir la consécration de la pratique ; cette locomotive, pesant 115 tonnes en ordre de marche, serait capable d'une vitesse commerciale de 120 kilomètres à l'heure.

Nous ne parlons que pour mémoire de certains systèmes nouveaux qui prétendent à des vitesses exceptionnelles : la *traction tangentielle* due à M. Dulait qui n'a pas encore donné de résultats pratiques et le *Magnet train* (train aimant) imaginé par le Professeur Albertson, qui doit essayer son système sur une ligne de la Compagnie du Delaware and Western Railway et prétend réaliser des vitesses de 500 kilomètres à l'heure.

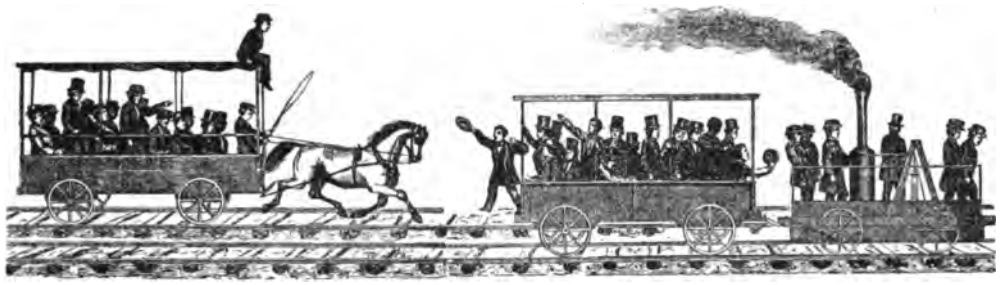
Il est à noter que les vitesses au delà de 200 kilomètres ne sont pas admissibles sans une modification radicale du système d'exploitation; la distance de protection des signaux actuels devient, en effet, insuffisante et la vision de ces signaux, à de telles vitesses, est fort compromise; il semble donc qu'elles ne seront pratiques que sur les lignes qui ne présenteront aucun obstacle tout au moins sur des distances beaucoup plus considérables que ne le comportent les sections de block existant actuellement.

LES CONSTRUCTEURS

La construction des locomotives donna naissance à une industrie des plus importante dont le berceau fut naturellement l'Angleterre; ses ateliers fournirent au monde entier les premières machines dont dérivèrent plus tard les différents types nationaux; parmi ces fabriques de la première heure les plus connues, on peut citer *Sharp Robert et Compagnie* de Manchester, *Foster Rastrick et Compagnie* de Stourbridge qui fournit aux Etats-Unis leur première locomotive, le *Stourbridge Lion*, débarquée à New-York, le 17 mai 1829; *Rothwell et Compagnie* de Bolton, constructeurs de la locomotive *Komet* qui inaugura, en 1836, la ligne de Leipzig à Dresde; *G. J. Rennie* de Londres, qui livra le *Nordstern* en 1839 pour le Kaiser Ferdinands Nord Bahn; il faut tirer de pair la fabrique fondée à Newcastle sur la Tyne en 1824 par *G. Stephenson* avec le concours de *Ed. Pearse* et dont Robert Stephenson prit bientôt la direction; elle fournit aux Etats-Unis l'*America* peu après l'arrivée du Stourbridge Lion, puis en 1831, le *Robert Fulton* et le *John Bull.* Sur le continent, Stephenson livra en Belgique la *Flèche*, l'*Eléphant* et le *Stephenson* qui firent les trains d'inauguration de la ligne de Bruxelles à Malines le 5 mai 1835; en Allemagne, la locomotive *Adler* essayée en 1834 et qui inaugura la ligne de Nüremberg à Furth le 7 décembre 1835; en Autriche, la *Vindobona* la première machine livrée en 1837 au Kaiser Ferdinands Nord Bahn, suivie bientôt de l'*Austria* et de la *Moravia;* enfin, en Prusse, les six premières locomotives qui commencèrent le service de la ligne de Berlin à Potsdam la même année.

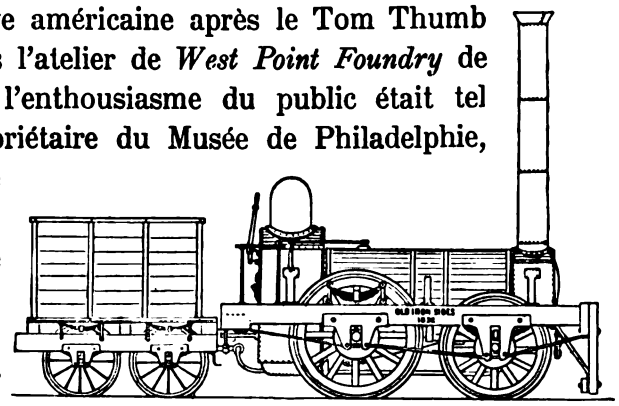
Aux Etats-Unis, l'industrie des locomotives fut fondée par quelques hommes d'initiative, bien doués, mais dépourvus de connaissances spéciales ainsi que de la pratique de la mécanique et ne disposant que des moyens d'exécution les plus rudimentaires; avec la persévérance et l'initiative qui caractérisent le caractère américain, ils s'improvisèrent, peut-on dire, constructeurs. *P. Cooper*,

qui construisit la première machine Lilliputienne, le *Tom Thumb*, essayée en 1829 sur la ligne de la Compagnie de Baltimore Ohio, était marchand



ESSAIS DE LA LOCOMOTIVE " TOM THUMB „ EN 1830 SUR LE CHEMIN DE FER DE BALTIMORE ET OHIO.

à New-York ; *Ph. Davis*, vainqueur avec le *York* au concours organisé en 1831 par cette dernière compagnie, était horloger ; *William Norris*, qui s'associa avec le colonel Long en 1829 et fonda en 1832 à Philadelphie une fabrique de locomotives réputée, était un homme d'affaires ; enfin, *Mathias Baldwin*, le fondateur à Philadelphie de la fabrique la plus colossale du monde, était bijoutier. Le Best Friend, première locomotive américaine après le Tom Thumb de Cooper, avait été construit dans l'atelier de *West Point Foundry* de New-York dans l'été de 1830 et l'enthousiasme du public était tel qu'à la demande de M. Peale propriétaire du Musée de Philadelphie, Baldwin, qui avait fondé une fabrique de machines à imprimer les tissus, entreprit de construire un modèle de locomotive ; cette machine joujou, attelée à deux petits wagons pouvant contenir quatre personnes, courut sur le plancher du Muséum en 1831. La réussite de cet essai engagea Baldwin à construire une locomotive industrielle, *Old Ironsides*, qui fut livrée le 23 novembre 1832 ; mais elle lui causa tant d'ennuis qu'il déclara que c'était la première et ce serait la dernière, prédiction bien vite démentie au point que le 27 février 1902, la maison Baldwin fêtait dans un banquet la sortie de la vingt-millième locomotive construite dans ses ateliers. La production de l'année 1902 atteignait 1531 machines, c'est-à-dire qu'à raison de 10 heures de travail par jour ouvrable, il sortait une locomotive toutes les deux heures.

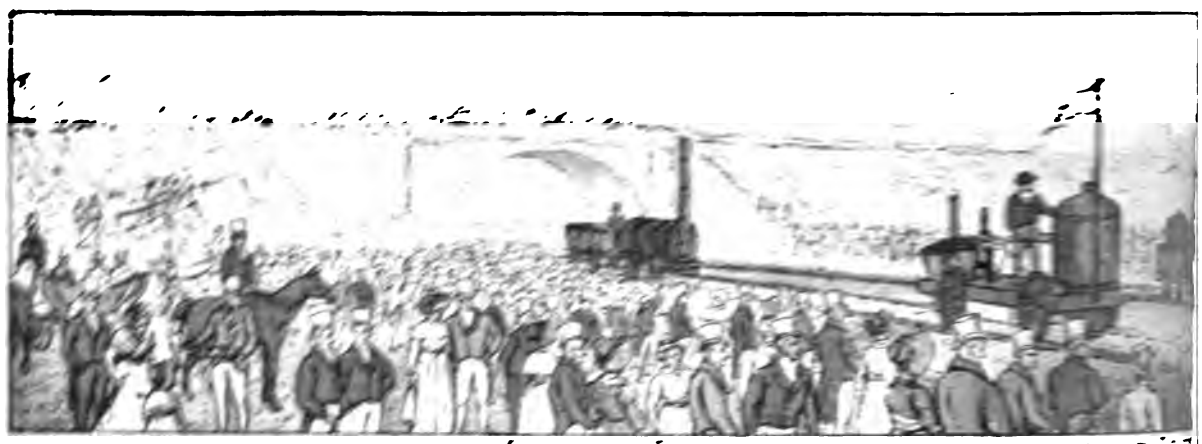


L' " OLD IRONSIDES „ (1832).

Sur le continent européen, la première locomotive, *le Belge*, fut construite en 1834 dans les établissements *Cockerill* à Seraing. Cette machine, du type de l'Atlas de Stephenson, fut fournie ainsi que sept autres à l'Etat Belge ;

à partir de 1835, elles firent le service sur la ligne de Bruxelles à Malines. En France, la première locomotive fut construite en 1838 par les usines *Schneider et Compagnie* du Creusot pour la ligne de Paris à Saint-Germain. En Autriche, *Mathias von Schönerer* fonda à Vienne en 1839 la première fabrique de matériel de chemins de fer pour la Sud Bahn et construisit, en 1840, la première locomotive sur le modèle de la *Philadelphia* fournie en 1837 par W. Norris. Cette dernière maison de Philadelphie établit à Vienne, en 1844, une filiale qui devint par la suite la propriété de *G. Sigl.* En 1837, *Auguste Borsig* fonda à Berlin les célèbres établissements qui continuent à porter son nom ; il fournit ses premières locomotives en 1841 pour le chemin de fer de Berlin-Anhalt. En 1858, cette maison commémora par la médaille la construction de sa millième locomotive, et fin de 1901, il était sorti 5000 machines de ses ateliers ; la production atteignit son maximum en 1874 avec 181 locomotives. Enfin, en 1833, *Tcherepanov*, qui avait eu l'occasion de suivre les progrès de la locomotive en Angleterre, construisit la première locomotive nationale russe, mais la construction régulière ne commença qu'en 1844 à l'usine *Alexandrovsk* près de Saint-Pétersbourg et la première locomotive sortit des ateliers en 1845.

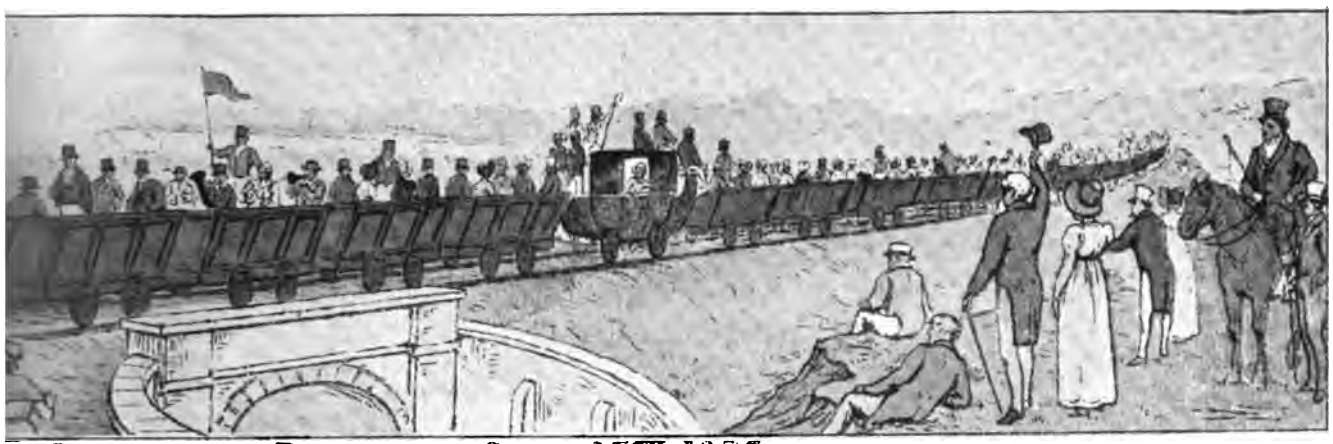
OPENING OF THE FIRST ENTIRE RAILWAY



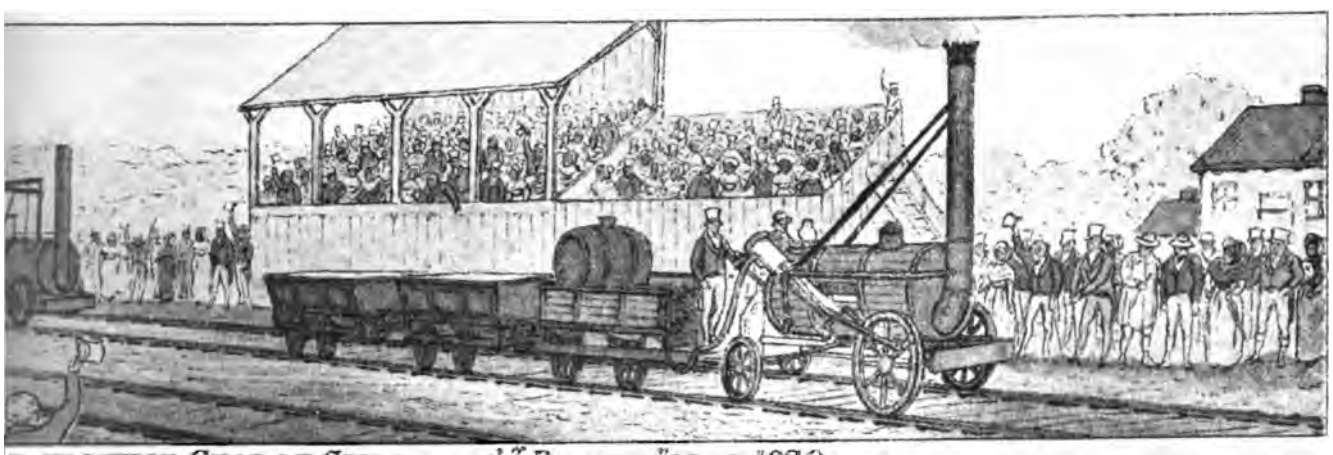
RACE OF LOCOMOTIVES AT RAINHILL, NEAR

A FIRST-CLASS TRAIN ON THE LIV

A SECOND-CLASS TRAIN ON THE LIV



N STOCKTON AND DARLINGTON, SEPT. 27TH, 1825.



L, IN WHICH GEORGE STEVENSONS "ROCKET" WON, 1829.

OL AND MANCHESTER RAIL-WAY, 1833.

POOL AND MANCHESTER RAIL-WAY, 1833.

OUVERTURE DU CHEMIN DE FER DE ROUEN AU HAVRE (CARICATURE PAR OBERLIN).

LES LIGNES REMARQUABLES

PARMI les lignes les plus remarquables, on peut citer d'abord celles destinées uniquement à satisfaire la curiosité des touristes ; ce sont généralement des lignes de montagne au sommet desquelles les voitures sont transportées par *traction funiculaire* ou remorquées par un *moteur à crémaillère* électrique ou à vapeur. Pratiquement, les lignes funiculaires ne peuvent franchir que des longueurs relativement faibles suivant un parcours presque rectiligne; en revanche, elles comportent les plus fortes pentes qui ont atteint au maximum 63 p. c. au Stanserhorn; une des applications, la plus connue et la plus ancienne, est le chemin de fer *funiculaire du Vésuve,* ouvert en 1880, d'une longueur de 820 mètres, rachetant une différence de niveau de 396 mètres par des déclivités variant de 43 à 62 p. c.; depuis 1903, les voyageurs peuvent se rendre directement de Naples au Vésuve par chemin de fer ; un tramway électrique les conduit à Pugliano, où ils trouvent le chemin de fer électrique à fortes pentes exploité par crémaillère sur une partie de son parcours et qui les conduit à la station inférieure de la funiculaire ; la station supérieure se trouve à l'altitude de 1185 mètres ; il ne reste à faire qu'une ascension de 85 mètres de hauteur pour atteindre le bord du cratère.

Parmi les très nombreuses lignes de cette catégorie, nous mentionnerons spécialement la funiculaire de *Chattanooga* (Tennessee-États-Unis), l'une des plus importantes ; cette ligne part des portes mêmes de la ville et a son terminus à la cime de la *Look out Mountain,* à une altitude d'environ 2000 mètres ; son tracé, entièrement rectiligne, a trois kilomètres de longueur en rampes continues atteignant 62 p. c.

Les *lignes à crémaillères* résolvent de façon plus complète le problème de

l'ascension des montagnes; leur longueur n'est pas limitée et leur tracé sinueux se concilie mieux avec le relief du terrain généralement accidenté; mais, les rampes doivent être plus modérées et ne dépassent guère 25 p. c.; exceptionnellement, ces rampes se sont élevées à 48 p. c. pour le chemin de fer du *Pilate.*

Les premières applications ont été faites au chemin de fer de *Mount Washington* aux États-Unis, inauguré en 1868, terminé en 1869 et au *chemin de fer de Righi* en Suisse, ouvert le 21 mai 1870; la priorité du système

CHEMIN DE FER ÉLECTRIQUE DU VÉSUVE.

a donné lieu à une compétition que nous avons rapportée ailleurs. Le chemin de fer de Arth à Righi Kulm a une longueur de 11477 mètres dont 8659 à crémaillère; la rampe maximum est de 25 p. c.; la hauteur d'ascension est de 1330 mètres; l'altitude de la station supérieure est de 1751 mètres. La substitution de l'énergie électrique à la vapeur pour la traction des trains a donné un nouvel essor à la construction des chemins de fer à crémaillère; le dernier en date et le plus important, est le chemin de fer de *Gornergrat* ouvert en 1899, de 9200 mètres de longueur; partant de Zermatt à l'altitude de 1607 mètres, il atteint à Gornergrat celle de 3019 mètres. La hardiesse de ce travail sera bientôt dépassée par la ligne de la *Jungfrau* dont la construction a été commencée en 1897 et qui est actuellement exploitée déjà jusqu'à la

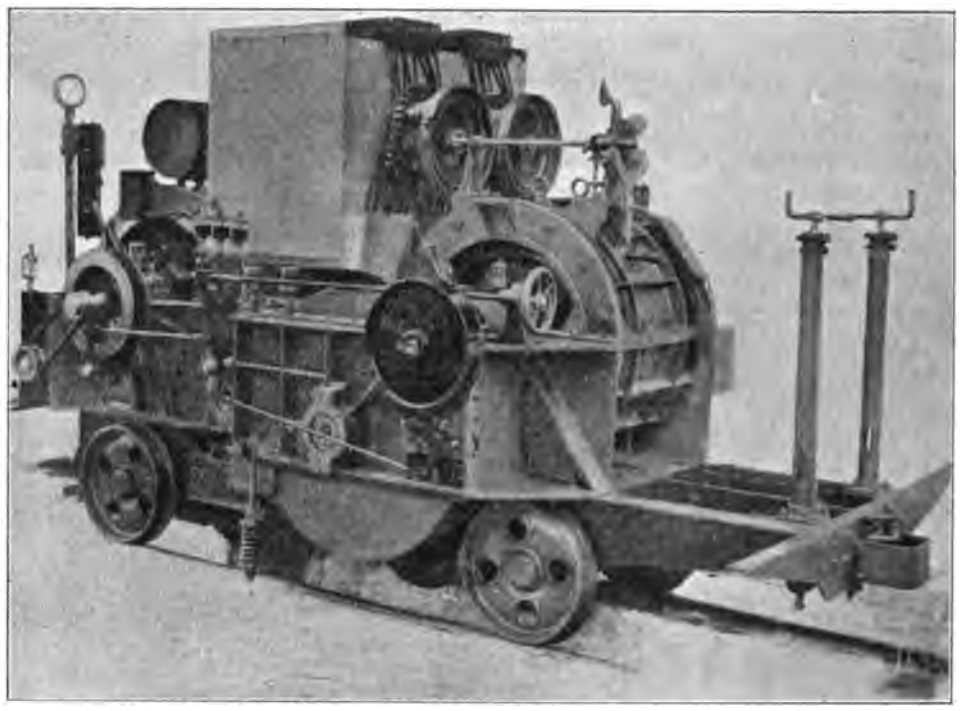
mer de glace (alt. 3360 mètres); cette ligne, de 12260 mètres de longueur, a son point de départ à la petite Scheidegg (alt. 2064 mètres) et aura sa station terminus (alt. 4093 mètres) au pied d'un ascenseur vertical de 73 mètres de hauteur qui portera le voyageur au sommet de la montagne à l'altitude de 4166 mètres; la voie a 1 mètre d'écartement et des courbes de 100 mètres de rayon; les rampes ne dépassent pas 25 p. c.; le nom du promoteur d'une œuvre aussi remarquable, M. Guyer Zeller, mérite d'être cité, car, aux difficultés techniques que soulevait l'exécution d'une telle entreprise, s'ajoutait le problème particulièrement délicat de l'alimentation et de l'entretien des ouvriers, obligés de séjourner dans une région aussi inhospitalière. Cette entreprise, qualifiée d'unique à ses débuts, sera dépassée en hardiesse avant son achèvement; il ne s'agit de rien moins que d'escalader le *Mont Blanc;* un premier projet dû à l'ingénieur Saturnin Favre avait été approuvé par le ministre des travaux publics; il se détachait de la station les Houches du réseau Paris-Lyon Méditerranée et devait desservir l'observatoire météorologique fondé il y a plus de dix ans par M. Joseph Vallot, l'un des promoteurs de l'entreprise; mais la préférence a été définitivement donnée au projet de M. Duportal, inspecteur général des ponts et chaussées, sur la base duquel la concession a été accordée le 3 août 1904. Le tracé se détache à la station du Fayet (alt. 580 mètres) du chemin de fer de Paris-Lyon Méditerranée pour atteindre l'aiguille du Gouter (alt. 3825 mètres) après un parcours de 18,5 kilomètres; plus tard, la ligne sera prolongée de façon à atteindre la cime du Mont Blanc à 4820 mètres d'altitude, c'est-à-dire le sommet le plus élevé du monde entier, car la ligne à crémaillère du Pike's Peak dans les Montagnes Rocheuses du Colorado ne s'élève qu'à 4716 mètres. La voie, de un mètre d'écartement, sera à crémaillère du système Strub; les rampes ne dépasseront par 25 p. c. et le rayon des courbes pourra descendre à 50 mètres.

CHEMIN DE FER DU RIGHI.

Malgré l'intérêt que présenterait un tracé à découvert, au delà d'une

certaine altitude, le tracé comme les stations doivent être établis dans l'intérieur de la montagne pour les préserver des avalanches et des intempéries; toutefois, des ouvertures sont pratiquées en différents endroits pour ménager les points de vue les plus pittoresques ou permettre l'accès des sites intéressants.

Un inventeur a proposé de supprimer les difficultés résultant de la configuration du terrain entre les deux points à réunir, par l'établissement d'un *chemin de fer aérien;* ce système recevra sa première application sur les flancs du Wetterhorn; les voitures seront suspendues à deux câbles tendus

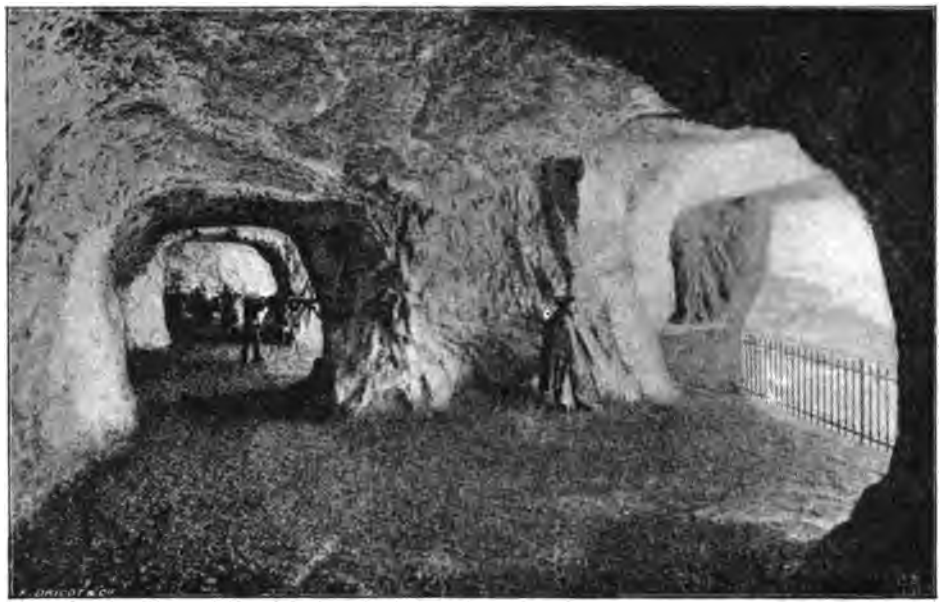


LOCOMOTIVE ÉLECTRIQUE DU CHEMIN DE FER DE LA JUNGFRAU.

librement de Grindelwald à la cabane du Gleckstein, la traction se faisant comme dans les lignes funiculaires; le public aura l'impression de voyager en ballon captif. Il serait difficile d'assigner une limite à l'émulation qui porte chacun à faire plus et mieux que ses prédécesseurs et l'on peut prédire que dans un avenir prochain, les cimes les plus renommées seront rendues accessibles aux nombreux touristes toujours assoiffés d'émotions nouvelles.

La science de l'ingénieur a eu à résoudre des problèmes plus utilitaires; certaines régions où la nature s'est montrée particulièrement rebelle, n'ont pu résoudre le problème de leurs voies de communication d'où dépendait leur développement économique, qu'au prix de dépenses excessives et de travaux

exceptionnels. Il en est particulièrement ainsi pour les chemins de fer de la côte du Pacifique, au Chili et au Pérou, obligés de gravir le versant des Cordillères, siège de leur industrie et de leur commerce ; à ce point de vue, la ligne la plus remarquable au monde, est peut-être le chemin de fer de *Callao à la Oroya* de 222 kilomètres de longueur et qui a coûté un million de francs par kilomètre ; il permet de passer, en huit heures de temps, d'un climat tropical à la région des neiges éternelles. La voie ferrée part de Callao sur le bord de l'Océan Pacifique qu'elle relie à Lima ; elle s'élève à travers les Andes et atteint son point culminant dans le tunnel de Galera à l'altitude



CHEMIN DE FER DE LA JUNGFRAU. — STATION D'EIGERWAND DANS LE ROCHER.

de 4780 mètres, de peu inférieure par conséquent à la cime du Mont Blanc. La voie est à l'écartement normal ; les rampes, presque continues, atteignent 4 p. c. ; elle a dû être établie sur le bord des précipices au-dessus desquels les ouvriers devaient se faire suspendre par des cordes pour effectuer leur travail ; parmi les nombreux ponts, le plus remarquable est celui de Varrugas supporté par deux piles métalliques de 77 mètres de hauteur. Certains tunnels ont été construits en forme de V ; les trains, après un rebroussement intérieur, sortent presque verticalement au-dessus de l'entrée. L'initiative de cette ligne, appelée le *Chemin de fer central du Pérou,* appartient au célèbre ingénieur américain *Meiggs* auquel est dû aussi le chemin de fer de Valparaiso à Santiago.

Un autre railway américain mérite également une mention particulière, c'est la ligne d'*Ouray et de Silverton* dans le Colorado qui pénètre au cœur

des Montagnes Rocheuses au prix des plus grandes difficultés; parmi ces dernières, on peut citer la traversée de la Grande Gorge d'Arkansas d'une audace extraordinaire; cette immense crevasse, à parois verticales de 900 mètres de hauteur et de 11 kilomètres de longueur, a une largeur extrêmement réduite qui ne dépasse pas 12 mètres à la base et 21 mètres au sommet; au fond de cet abîme, roule un torrent qui occupe entièrement le fond de la gorge; pour traverser ce défilé, on encastra dans les parois du rocher d'énormes corbeaux en fer formant consoles et soutenant un tablier métallique sur lequel la voie est posée; on se figure l'angoisse du voyageur lorsque le train s'engage dans cette gorge au milieu d'une obscurité presque complète et du bruit assourdissant du train et des eaux du torrent qui roule à 50 mètres sous lui, bruit répercuté et amplifié par l'écho sonore des parois; une difficulté semblable s'était présentée pour traverser la " Gorge Noire „ sur la même ligne; les parois, en granit de 400 mètres de hauteur, ne permettaient pas d'y asseoir la voie ferrée, qui, d'autre part, ne pouvait être établie dans le fond du ravin occupé entièrement par un torrent; on creusa latéralement, à 60 mètres du fond, une banquette exactement de la largeur nécessaire pour y faire passer le train qui d'un côté frôle presque constamment la paroi et de l'autre, côtoie l'abîme.

Moins audacieux, mais très remarquable à un autre point de vue, est le chemin de fer de *Lulea à Narvik* en Norvège, inauguré en juillet 1903; c'est le plus septentrional du globe, car il atteint 68°27' de latitude. Partant du fond du golfe de Bothnie, il aboutit à l'Océan Atlantique après avoir traversé sur 400 kilomètres de longueur le pays des Lapons en se maintenant presque constamment au delà du cercle polaire. Commencée 20 années auparavant dans le but d'exploiter les riches minerais de fer de Luassavara, cette ligne ne put, faute de capitaux, dépasser Gullivara où les agences de voyage dirigeaient les touristes désireux de voir le soleil de minuit; cette entreprise fut reprise ultérieurement et menée à bonne fin par les gouvernements suédois et norvégien, et le roi, pour marquer l'importance économique de la ligne nouvelle, a tenu à en faire l'inauguration malgré son grand âge.

Enfin, une dernière catégorie de chemins de fer sollicite l'attention, non plus spécialement comme les précédentes par les difficultés techniques rencontrées, mais par leur importance mondiale au point de vue de la civilisation. Ce sont les chemins de fer qui, réunissant à travers les pays neufs les points extrêmes des continents, ouvrent d'immenses territoires à la civilisation et rapprochent les peuples que la difficulté des communications maritimes, les seules jusqu'alors à leur disposition, tenait éloignés les uns des autres; ces *chemins de fer transcontinentaux* constituent des entreprises colossales, grosses de

conséquences, aussi bien au point de vue économique qu'au point de vue politique.

Dans la vieille Europe, les réseaux régionaux se sont rapidement soudés les uns aux autres de façon à la traverser dans toutes les directions, réalisant ainsi les relations transcontinentales sans avoir nécessité l'initiative d'une entreprise spéciale ; il n'en a pas été de même pour les autres continents.

Dans l'Amérique du Nord, la première ligne interocéanique fut le *Central Union Pacific* commencé en 1863 et achevé en 1869 ; il réunit New-York à San Francisco. Sa longueur est de 2985 kilomètres et la dépense fut de 1300 millions de francs. Vinrent ensuite le *Northern Pacific* (3300 kilomètres), le *Southern Pacific*, de la nouvelle Orléans à San Francisco (4000 kilomètres), et enfin le *Canadian Pacific*, d'Halifax à Vancouver (6000 kilomètres) qui sera doublé dans 3 ou 4 ans par une nouvelle ligne reliant Quebec à Port Simpson sur le Pacifique.

Le *chemin de fer du Panama*, dans l'Amérique centrale, fut le premier, en 1855, qui permit à un train de passer d'un Océan à l'autre ; la République de Costa-Rica, de son côté, vient de décider la construction de la dernière section de 20 kilomètres devant aboutir à Punta Arena sur le Pacifique et compléter sur son territoire une nouvelle ligne interocéanique ; mais la faible longueur relative de ces deux lignes ne leur permet pas de faire figure à côté des entreprises colossales dont nous venons de parler.

Dans l'Amérique du Sud, il n'existe pas encore de transcontinentaux ; toutefois, le premier d'entre eux ne tardera pas à être achevé ; amorcée depuis longtemps jusqu'à Mendoza en Argentine et Santa-Rosa de los Andes au Chili, la ligne transandine qui soudera les lignes existantes est en bonne voie de réalisation, malgré les énormes difficultés que présente la traversée de la Cordillère des Andes ; elle est achevée sur le territoire argentin et la section restante sur le territoire chilien a été récemment mise en adjudication par le Gouvernement. D'une longueur totale de 1418 kilomètres, le transcontinental Sud américain de Buenos-Ayres à Valparaiso abrègera de huit jours au moins la durée du voyage par terre et du double celle du trajet par mer. Une notice du catalogue donne des renseignements plus circonstanciés sur cette entreprise.

Un projet grandiose se rattachant aux transcontinentaux a surgi dans le Nouveau-Monde ; il s'agirait de relier les deux Amériques, de Montréal à Buenos-Ayres, par une ligne ininterrompue de chemin de fer appelée *panaméricaine* pour l'exécution de laquelle, s'est constituée, en août 1903, à Guthrie (Oklahoma), une compagnie au capital de 1250 millions de francs. Le tracé, partant de Port Nelson (baie de l'Hudson), se dirigerait du nord au sud par Winnipeg (Manitoba) où il croiserait lé " Canadian Pacific „, traversant ensuite le Dakota

le Nebraska, le Kansas, l'Oklahoma, le Texas, le Mexique, l'Amérique centrale, l'isthme de Panama, la Colombie, l'Équateur, le Pérou et la République Argentine, pour prendre fin à Buenos-Ayres. Des embranchements relieraient au *panaméricain* les villes de Santiago du Chili et Valparaiso. Sa longueur serait de 16,470 kilomètres dont seulement 7680 resteraient à construire et pourraient être mis en exploitation dans un délai de huit ans. Suivant un rapport adressé au gouvernement des États-Unis, la longueur des lignes de raccordement pourrait être réduite à 3000 kilomètres et la dépense, à 750 millions de francs.

L'Afrique n'attendra plus longtemps son transcontinental; les Anglais entendent, en effet, réaliser la ligne du *Cap au Caire* en reliant Buluwayo, terminus des chemins de fer en Rhodésie, à Mahagi, station du réseau des chemins de fer égyptiens sur le lac Albert Nyanza, par une ligne de 2380 kilomètres; déjà, la ligne est achevée jusqu'aux Victoria Falls sur le Zambèze, de telle sorte que le Cap, d'une part, et Beira, de l'autre, sur l'Océan Indien, sont réunis par une voie ferrée. La France, de son côté, étudie le *Transsaharien* qui, de l'Algérie au Sénégal, relierait ses colonies et desservirait le Soudan par Tombouctou.

L'Asie est déjà dotée de son transcontinental, le *Transsibérien* qui, de Tcheliabinsk à Vladivostock, devait mesurer 7600 kilomètres; commencé en 1898, ce chemin de fer fut modifié par l'occupation de la Mandchourie, survenue peu après, qui permit de réaliser un tracé plus direct et moins hérissé de difficultés et de donner comme second terminus Port-Arthur, libre de glaces en tout temps, ce qui n'était pas le cas pour Vladivostock; ce dernier port est relié par un embranchement à la ligne mandchourienne. La dernière section contournant le lac Baïkal qui a exigé des travaux exceptionnels a été achevée à la fin de 1904 avec une hâte justifiée par les nécessités de la guerre russo-japonaise; auparavant, le service se faisait, en été, par ferry-boats et, en hiver, par traîneaux et même par une voie provisoire posée sur la glace.

Non content de traverser les continents, le chemin de fer vise à les réunir; c'est l'objet des *intercontinentaux*. Dans cet ordre d'idées, existe un projet de chemin de fer *Transméditerranéen* qui, traversant en tunnel le détroit de Gibraltar, relierait le Maroc à l'Espagne; le tunnel ne serait pas établi dans la partie la plus étroite du détroit afin d'éviter les grandes profondeurs qui atteignent 600 mètres, mais à l'ouest, entre la baie de Vaquerez et Tanger, où le détroit a 35 kilomètres de largeur au lieu de 14, mais où la profondeur de la mer ne dépasse pas 390 mètres; cette profondeur considérable constitue un obstacle qu'il ne sera pas facile de surmonter et occasionnera, en tous cas, des dépenses considérables.

Le tunnel sous la *Manche*, dont nous avons parlé dans un autre chapitre, permettrait l'établissement du chemin de fer Paris-Londres d'un intérêt exceptionnel; ce projet est entravé malheureusement par les autorités militaires qui voudraient conserver à l'Angleterre les avantages stratégiques de sa position

insulaire; cette opposition n'aurait plus le même caractère irréductible si le bras de mer était traversé par un pont; bien que cette solution ne soit pas irréalisable, l'entreprise serait si coûteuse et apporterait des entraves si sérieuses à la navigation, qu'elle est tenue pour peu pratique.

Enfin, un projet plus colossal, d'un intérêt mondial, une ligne de chemin de fer ininterrompue de 18,000 kilomètres de longueur, *Paris-New York*, a pris une forme concrète et est soumis à la discussion; cette ligne se détacherait du Transsibérien à Irkoutsk et se dirigerait vers le cap Deinef sur le détroit de Behring; celui-ci serait franchi par un premier tunnel sous-marin de 26 kilomètres aboutissant à l'île de Diomède qu'il traverserait et par un second de 6 kilomètres entre cette île et la côte de l'Alaska où il aboutirait au cap du prince de Galles; le chemin de fer traverserait ensuite l'Alaska pour se relier au réseau des grandes lignes nord-américaines; la ligne ne dépasserait guère le cercle polaire et la construction, dans des conditions semblables, du chemin de fer de Narvick en Norvège montre qu'il n'en résulte pas de difficultés insurmontables; l'exécution serait, d'autre part, facilitée par la faible profondeur de la mer qui ne dépasse pas 50 mètres dans le détroit et se présente donc dans des conditions beaucoup plus favorables que la traversée du détroit de Gibraltar. Le projet, élaboré par M. Loicq de Lobel après ses explorations de l'Alaska, aurait reçu bon accueil des gouvernements intéressés et un syndicat américain aurait garanti les fonds nécessaires évalués à 300 millions de dollars.

Cette entreprise serait le digne couronnement de l'industrie des chemins de fer et si l'appropriation de notre planète, en ce qui concerne les voies de communication, présente encore un champ d'action inépuisable aux efforts de l'homme, il est difficile de concevoir une entreprise plus grandiose et plus féconde dans ses conséquences.

DEUXIÈME PARTIE

CATALOGUE DESCRIPTIF

DES

MÉDAILLES COMMÉMORATIVES

DE

CHEMINS DE FER

ANGLETERRE

Dès le commencement du dix-neuvième siècle, les chemins de fer à traction animale avaient acquis un certain développement en Angleterre, mais ils étaient exclusivement affectés à des transports particuliers et notamment aux transports du charbon des houillères des environs de Cardiff et de Newcastle. Le Dr *James Anderson,* le premier, dans ses " Recreations in Agriculture „ datant de 1801, appela l'attention sur les avantages à retirer d'un système de chemins de fer sur routes, ouverts au service public; il en décrivait très minutieusement toutes les conditions d'établissement. Ses idées furent ensuite reprises et développées par *William James,* qui suggéra l'idée de construire un chemin de fer entre Liverpool et Manchester, et par *Thomas Gray,* qui se fit en outre le défenseur infatigable de la locomotive; ce dernier publia en 1820 ses " Observations on a general Iron Railway „ dont l'influence est reconnue comme ayant été de la plus grande importance sur le progrès des idées en Angleterre.

Vers cette époque, un propriétaire du comté de Durham, M. *Pease,* avait sollicité du Parlement la concession, entre Stockton et Darlington, d'un chemin de fer à traction animale destiné au service des marchandises; il obtint, en 1821, l' " Act of incorporation „ c'est-à-dire la concession, et l'ouverture de la ligne eut lieu en 1825. Alors que celle-ci était en construction, G. Stephenson alla trouver M. Pease et insista pour lui faire essayer la traction par locomotive qu'il avait établie au charbonnage de Killingsworth. Les renseignements obtenus par M. Pease ayant été favorables, ce dernier sollicita et obtint du Parlement l'autorisation de faire circuler les locomotives sur sa ligne. G. Stephenson, nommé ingénieur de la Compagnie, eut la satisfaction de pouvoir remorquer le train inaugural avec sa machine " Locomotion „ qu'il conduisit lui-même. Les invités s'étaient placés dans les wagons à marchandises; seuls, les Directeurs de la ligne eurent une voiture

spéciale qui fut appelée " Experiment „, et qui passe dans l'histoire comme le premier type de voitures pour une ligne à vapeur. C'était, du reste, une caisse d'ancienne malle-poste placée tout simplement sur un truck de wagon. Le transport des voyageurs sur le chemin de fer fut après l'inauguration confié, moyennant redevances, aux entreprises de messageries sur routes qui y employèrent leurs chevaux et leur ancien matériel approprié; les locomotives étaient exclusivement réservées aux trains de marchandises qui exigeaient, en outre, l'emploi des machines fixes pour franchir les plans inclinés.

Le projet d'un chemin de fer entre Liverpool et Manchester suggéré par M. William James avait fait son chemin. En 1824, cent cinquante commerçants notables signèrent une déclaration qu'ils rendirent publique, par laquelle ils protestaient contre l'insuffisance du canal de Liverpool à Manchester et réclamaient un nouveau moyen de communication plus sûr, plus rapide et plus économique; elle amena la constitution, le 29 octobre 1824, de la Compagnie du chemin de fer; la concession lui fut accordée deux ans après malgré l'opposition formidable que les intérêts coalisés lui avaient suscitée au Parlement. Nous avons rappelé, dans la première partie de cet ouvrage, les difficultés que Stephenson rencontra pour faire adopter la locomotive, le concours de Rainhill organisé pour élucider la question et le succès du Rocket. La ligne fut inaugurée le 15 septembre 1830 par un cortège de trente-trois voitures réparties entre huit trains remorqués par autant de locomotives, toutes construites par Stephenson; chaque train, accompagné d'un corps de musique, était distingué par des couleurs et des insignes différents reproduits sur les cartes des invités au nombre de 700. Le " Northumberland „ prit la tête; son train contenait le Duc de Wellington, premier ministre, M. Peel, secrétaire de l'intérieur, les Directeurs de la ligne et tous les invités de marque; le voyage se fit au milieu des acclamations de la multitude échelonnée le long de la ligne. A Parkside, les machines s'arrêtèrent pour faire de l'eau; le Northumberland, immobile sur une voie, passa la revue de tous les autres trains qui défilèrent sur la voie contiguë. Pendant le repos, quelques voyageurs du Northumberland descendirent des voitures pour se dégourdir les jambes; parmi eux, se trouvait M. Huskisson, membre du Parlement, qui fut renversé par une voiture du Rocket et roula sous les roues; il mourut quelques heures après. La procession continua jusqu'à Manchester et revint le soir à Liverpool, mais le tragique événement obscurcit l'éclat de la fête.

Des embranchements ne tardèrent pas à être construits, vers Bolton au Nord et vers Warrington au Sud; celui-ci, prolongé jusqu'à Birmingham, s'y raccorda avec la ligne venant de Londres et forma la " Grand Junction Railway „. Le succès des premières entreprises de chemins de fer détermina l'éclosion d'une foule de projets peu sérieux et un agiotage effréné sur les actions des Compagnies; cette période troublée est connue sous le nom de " Railway Mania „; elle se renouvela à différentes reprises et le Gouvernement dut prendre des mesures pour y mettre

un terme. Une époque remarquable dans l'histoire des chemins de fer fut l'année 1845 pendant laquelle eut lieu un grand nombre d' " amalgations „ soit par voie de fusions de lignes isolées ou d'absorptions de celles-ci par les Compagnies plus puissantes, soit par voie de conventions d'exploitation. Ce fut un acheminemenl vers la formation des puissantes sociétés actuelles qui permit d'améliorer considérablement le service.

George Stephenson avait tenu une trop grande place dans l'histoire des chemins de fer pour que, à la première occasion favorable, l'Angleterre n'eût pas à cœur de commémorer sa mémoire. Cette occasion se présenta lors du centenaire de sa naissance, et la ville de Newcastle se chargea de l'organisation des fêtes qui eurent lieu le 9 juin 1881, date de cet anniversaire. Ces fêtes, auxquelles toute la population prit part, eurent un caractère émouvant; la ville entière était décorée de drapeaux, de transparents et d'arcs de triomphe; toutes les usines et les écoles chômèrent; les autorités se transportèrent au village de Wylam accompagnées d'une foule immense et devant la maison où naquit Stephenson, le maire de Newcastle planta un chêne; puis, défila une procession de seize locomotives pavoisées venues de la station centrale de Newcastle et fournies par les grandes compagnies de chemin de fer du royaume. Après le retour en ville, il se forma un cortège comprenant tous les personnages officiels et dans une seconde partie les ouvriers de toutes les usines précédés d'orchestres et de drapeaux et portant ou escortant les produits les plus variés de l'industrie métallurgique : des locomotives, des machines à vapeur, des yachts, des meubles, etc. Pendant ces cérémonies, furent prononcés de nombreux discours célébrant les mérites du héros de la fête et M. Cowen, membre du Parlement, annonça que les souscriptions recueillies à cette occasion permettaient de fonder un Institut technique doté de 42 bourses d'études de 600 francs par an. A cette fondation, avaient contribué l'élite intellectuelle de l'Angleterre ainsi que le roi des Belges Léopold II; seule parmi les autres nations, la Belgique rendit un tribut spécial de reconnaissance à la mémoire du jubilaire, en se faisant représenter aux fêtes par trois de ses hauts fonctionnaires.

1792.

1. — *Chemin de fer de la* **Coalbrook Dale Iron C°.** Jeton (token). Bronze. Diam. : 30^{mm}.

Droit. Vue d'un pont métallique en arc sous lequel passe un bateau; au-dessus, en trois lignes : ERECTED | ANNO 1779 | SPAN 100 FEET. Sur le tour : IRON BRIDGE AT COALBROOK DALE. 1792.

Rev. Vue du treuil d'un plan incliné automoteur dont le frein est manœuvré

par un homme; un wagon chargé de houille se trouve à la partie supérieure. A l'exergue, en trois lignes : INCLINED PLANE | AT KETLEY | 1789.

Sur la tranche : PAYABLE AT COALBROOK DALE AND KETLEY.

Voir Pl. I, n° 4.

Il existe plusieurs variétés de ce jeton; les candélabres sur le pont sont à fût cylindrique ou évasé à la base en plusieurs branches; le point après " Dale „ au droit est en bas ou en haut; enfin après " Ketley „ et " 1789 „ au revers, il y a ou il n'y a pas de point. Nous possédons quatre variétés qui présentent ces différences.

C'est sur les lignes de cette Compagnie, que M. Reynolds, l'un des associés, garnit le premier en Angleterre, en 1767, les rails en bois alors en usage avec des plaques en fonte; le revers montre la disposition adoptée pour la traction avant l'introduction de la locomotive; c'est également sur les voies de cette Compagnie qu'eurent lieu en 1802 les premiers essais de Trevithick pour la traction par locomotive. Le pont en fonte figuré au droit de la pièce serait le premier pont métallique du monde; il aurait été étudié par M. Pritchard d'Egton Turret dans le Shropshire et construit en 1779 sur la Severn par M. Darby.

Sans date.

2. — *Chemin de fer de* **Gloucester et Cheltenham.** Jeton. Bronze. Diam. : 36^{mm}.

Droit. Un train se dirigeant vers la droite formé d'une locomotive à six roues et de trois véhicules dont deux wagons à charbon et une voiture à voyageurs ressemblant à une ancienne diligence, montée sur un châssis de wagon. Dessous, un vaisseau à voile voguant sur une mer agitée. L'exergue vide.

Rev. Sur le tour : GLOUCESTER AND CHELTENHAM RAILWAY. Dans le champ, en six lignes : ROYAL | WILLIAM | LOCOMOTIVE | ENGINE | CLASS | N° 1.

Cette Société obtint, la première en 1809, un acte de concession du parlement pour le transport des voyageurs. Le jeton était sans doute un ticket de première classe qui avait remplacé les tickets en papier primitivement en usage; sa date est incertaine, mais antérieure à 1830. La locomotive représentée est, sans doute, le Blücher, construite par G. Stephenson.

3. — *Chemin de fer de* **Liverpool à Manchester.** Méd. Bronze et étain. Diam. : 47^{mm}.

Droit. Sur le tour : GEO. STEPHENSON ESQ. ENGINEER. Sa tête à gauche.

Rev. Sur un viaduc à quatre arches traversant une vallée pittoresque boisée, un train composé d'une locomotive (Rocket) attelée à huit véhicules, dont une voiture à voyageurs, se dirigeant vers la droite. Au-dessus : BRIDGE AT NEWTON. A l'exergue, en trois lignes : LIVERPOOL & MANCHESTER | RAILWAY OPENED | SEPT. 15 1830.

Voir Pl. I, n° 3.

4. — **Même sujet.** Méd. par Halliday. Argent, bronze et étain. Diam. : 48^{mm}.

Droit. La ligne se présente de face, encaissée entre deux murs de soutènement; on y voit trois trains sur deux voies et des promeneurs; à mi-chemin et dans le

lointain, deux ponts sur le chemin de fer et deux hautes cheminées; au-dessus : ENTRANCE TO THE LIVERPOOL | STATION & TUNNELS. A l'exergue, en trois lignes : PUBLISHED BY T. WOOLFIELD | BAZAAR | LIVERPOOL.

Rev. Un train, se dirigeant vers la droite, formé d'une locomotive et de six véhicules, sur un viaduc formé de neuf arches ogivales; au premier plan, un paysage très étoffé; à droite, le canal et un bateau. Au-dessus, la légende : VIADUCT OVER THE SANKEY CANAL & VALLEY; au-dessous, à gauche; HALLIDAY. S. A l'exergue, en cinq lignes : TO COMMEMORATE THE OPENING | OF THE LIVERPOOL | AND MANCHESTER | RAILROAD | SEP. 15 1830.

Voir Pl. 1, n° 2.

5. — Même sujet. Méd. par Ottley. Etain. Diam. : 47mm.

Droit. Entre deux palmes, en quatorze lignes, la légende : THE LIVERPOOL AND MANCHESTER RAILROAD THIS GRAND NATIONAL UNDERTAKING HAD THE ROYAL ASSENT APRIL 12 - 1827. | OPENED SEPTEMBER 15 - 1830 IN THE PRESENCE OF HIS GRACE THE DUKE OF WELLINGTON AND OTHER DISTINGUISHED PERSONNAGES | OTTLEY BIRM.

Rev. Un train, se dirigeant vers la droite, sur un viaduc. Légende : VIADUCT OVER THE SANKEY CANAL & VALLEY | 14 1/2 MILES FROM LIVERPOOL | G. STEPHENSON ESQ. ENGINEER.

6. — Même sujet. Méd. Bronze. Diam. : 44mm.

Droit. Le buste du roi tourné vers la droite. Sur le tour, en grands caractères : WILLIAM IIII et en petits caractères : ASCENDED THE BRITISH THRONE - JUNE - 26 - 1830 IN THE 65 YEAR OF HIS AGE.

Rev. Le même paysage qu'au n° 4; au-dessus en trois lignes concentriques : VIADUCT OVER THE | SANKEY CANAL & VALLEY | 14 1/2 MILES FROM LIVERPOOL. A l'exergue : G. STEPHENSON ESQ. | ENGINEER.

7. — *Chemin de fer de* Stockton Darlington (*Embranchement de Middlesborough*). Méd. éditée par James. Etain. Diam. : 45mm.

Droit. Le pont suspendu de Stockton, vu de face et la rivière sur laquelle sont deux bateaux; à l'arrière plan, un paysage sur la gauche duquel se voit une rame de wagons à charbons. Sur le tour, au-dessus : SUSPENSION BRIDGE NEAR STOCKTON. A l'exergue, en trois lignes : MIDDLESBRO'BRANCH | RAILWAY OPENED | DECr 27 - 1830.

Rev. Vue de la mer avec des bateaux; sur la rive, cinq appoutements en bois surélevés pour le déchargement des wagonets dans les bateaux. Sur le tour supérieur en deux lignes concentriques : STOCKTON AND DARLINGTON RAILWAY COs COAL STAITHS | AT MIDDLESBRO'. A l'exergue, en deux lignes : PUBLISHED BY J. W. JAMES | DARLINGTON.

Voir Pl. I, n° 1.

1832.

8. — *Chemin de fer de* **Leicester à Swannington.** Méd. Bronze. Diam. : 46mm.

Droit. Inscription en quatre lignes : L. AND S. | RAILWAY | FREE | TICKET.

Rev. Inscription en trois lignes : N° 14 | WILLIAM | BARSTON.

Cette médaille servait de libre parcours aux propriétaires du charbonnage ou aux négociants dont le nom était inscrit au revers.

1834.

9. — *Chemin de fer de* **Dublin à Kingstown.** Jeton (token). Nickel argenté. Diam. : 20mm.

Droit. Une locomotive d'un type primitif. Sur le tour : DUBLIN AND KINGSTOWN RAILWAY.

Rev. Entre deux branches de trèfle (Shamrock, emblème national de l'Irlande), les mots : SECOND | CLASS | TOKEN.

Cette ligne est la première construite en Irlande; elle fut concédée en 1831 et ouverte le 17 décembre 1834. L'exploitation passa en 1850 à la Dublin Wicklow and Wexford Railway Co qui fut elle-même englobée en 1901 dans le réseau du Great Southern and Western Railway.

Ce jeton fut employé comme ticket jusqu'en 1867-1868.

1837.

10. — *Chemin de fer de* « **Grand Junction** » (*Newton à Birmingham*). Méd. par Ingram. Etain. Diam. : 47mm.

Droit. Deux viaducs sur lesquels il est écrit " LONDON „ au-dessus et " LIVERPOOL „ au-dessous, partent de la gauche et convergent vers un point unique dans le fond à droite où se trouve écrit : BIRMm; ces voies passent sur " LAWLEY STREET „. Sur le tour on lit : BIRMINGHAM, LIVERPOOL AND MANCHESTER. A l'exergue, en cinq lignes : GRAND JUNCTION RAILWAY | BEGUN 1835 | OPENED JULY 4. 1837 | COST L. 1.500.000. | J. LOCKE ENG. Au bas, d'un côté, HEELEY & COY, de l'autre : T. W. J.

Rev. Sur le tour : 1st CLASS LEAVES BIRM. AT 7 O'CLOCK, etc. Dans le champ : MILES FROM BIRMm | AND | TIME IN GOING; suivent huit lignes indiquant pour huit stations les distances et la durée du voyage; au bas, en deux lignes : TRAVELS THE WHOLE DISTANCE IN 4 1/2 H.

Le chemin de fer " Grand Junction „ se détache de la ligne de Liverpool à Manchester à la station de Newton située à égale distance des stations extrêmes pour aboutir à Birmingham et mettre ainsi ces localités en communication directe avec Londres d'où l'expression " Grand Junction „. Le revers montre l'arrivée des lignes de Londres et de Newton dans la station de Birmingham à la rencontre des rues " Canal et Duddeston „.

Cette pièce a été frappée en commémoration de l'ouverture du chemin de fer et a servi également d'indicateur des départs de l'année 1837.

11. — **Même sujet.** Méd. par Halliday. Etain. Diam. : 55mm.

Droit. Vue de la façade de la station de Liverpool; au-dessus : GRAND FAÇADE; en dessous, en trois lignes : OF THE | NEW RAILWAY STATION | LIVERPOOL.

Rev. Vue du viaduc de la Weaver formé de dix-neuf arches et parcouru par deux trains se dirigeant en sens opposé. Au premier plan, la vallée où pâturent de nombreux animaux et au fond de laquelle coule une rivière. Sur le tour, au-dessus : VIADUCT OVER THE VALLEY OF THE WEAVER. A l'exergue, en six lignes : PUBLISHED TO COMMEMORATE THE OPENING OF THE | GRAND JUNCTION RAILWAY | JULY 4 - 1837 | BY W. B. PROMOLI | LATE THO^{S} WOOLFIELD | CHURCH STREET LIVERPOOL. Au bas : T. HALLIDAY FECIT.

Sans date (1838).

12. — *Chemin de fer de* **Londres à Greenwich.** Jeton. Cuivre. Diam. : 34^{mm}.

Les deux faces identiques; un cheval ailé (Pégase) galopant vers la gauche; tour, au-dessus : LONDON AND GREENWICH; au-dessous : RAILWAY COMPANY.

13. — **Même sujet.** Jeton. Cuivre argenté. Diam. : 28^{mm}.

Les deux faces identiques; un écusson avec les armes de la Compagnie et sur le tour, l'inscription : LONDON AND GREENWICH RAILWAY COMPANY.

Ce jeton, de même que le précédent, tous deux sans date, servaient sans doute de ticket aux voyageurs. La concession remonte à 1833; la première section jusqu'à Deptford a été ouverte en 1837 et la ligne entière jusqu'à Greenwich, l'année suivante.

14. — **Même sujet.** Méd. par Barber. Bronze. Diam. : 60^{mm}.

Droit. La tête de Walter tournée à gauche. Sur le tour en deux lignes concentriques avec le nom en plus grands caractères : THOSE CONNECTED WITH THE GREENWICH RAILWAY THUS RECORD TO WHOM THE SOUTH OF ENGLAND IS PRINCIPALLY INDEBTED | THE REAL AND PERSEVERANCE OF GEO. WALTER ESQ. FOR THE INTRODUCTION OF RAILWAYS. Sous la tête en quatre lignes : LATE | RESIDENT DIRECTOR | CAESARI QUAE CAESARIS | MDCCCXXXVIII.

Rev. Vue d'un viaduc sur lequel roule un train se dirigeant vers la droite; une avenue plantée d'arbres vue de face. Sur le tour : GREENWICH VIRES ACQUIRIT RAILWAY. A l'exergue en huit lignes : ACT OBTAINED XVII MAY MDCCCXXXIII | A. R. DOTTIN ESQ. M. P. CHAIRMAN | J. TWELLS ESQ. DEP. CHAIRMAN. | WORKS COMMENCED APRIL MDCCCXXXIV | PROJECTOR AND ENGINEER CO^{L} LANDMANN | CONTRACTOR HUGH M^{C} INTOSH ESQ. | OPENED TO DEPTFORD MDCCCXXXVI | COMPLETED MDCCCXXXVIII.

15. *Chemin de fer de* **Sheffield à Rotherham.** Jeton. Cuivre. Diam. : 27^{mm}.

Droit. Inscription en sept lignes : SHEFFIELD | AND | ROTHERHAM | RAILWAV | OPENED | OCTOBER 13 | 1838.

Rev. Inscription en quatre lignes : OMNIBUS | N° 3 | 643 | CHECK. Le n° 643 est imprimé en creux dans un petit rectangle.

Ce jeton servait sans doute de ticket pour les voyageurs; le n° 3 inscrit au revers indique le n° du train de la journée ou celui de la classe des voitures; le n° 643 est sans doute le n° d'ordre du coupon. Cette ligne de 5 1/4 miles seulement passa le 21 juillet 1845 dans le réseau du Midland et devint une section de la ligne de Sheffield à Leeds.

1839.

16. — *Chemin de fer d'***Aylesbury.** Méd. par Stothard. Bronze. Diam. : 50mm.

Droit. Sur le tour : GEORGE CARRINGTON; sa tête à droite. Au-dessous : A. J. STOTHARD D. & F.

Rev. Inscription en quatorze lignes commençant ainsi : AYLESBURY | RAILWAY | COMPLETED | JUNE 10 - 1839. | DIRECTORS | G. CARRINGTON ESQ. R. A. S. CHAIRMAN | etc., et finissant par les mots : R. STEPHENSON ESQ. | ENGINEER.

1840.

17. — *Chemin de fer de* **Newcastle sur la Tyne à Carlisle.** Méd. par W. Wyon. Bronze, argent et or. Diam. : 51mm.

Droit. Mercure tenant de la main gauche le caducée, le bras droit retenant des vêtements flottant au vent, plane sur la ville de Newcastle; le panorama de cette dernière montre les principaux monuments (le château, la cathédrale de Saint-Nicolas, l'église Sainte-Marie, le théâtre royal, etc.) et le viaduc sur la Tyne (High Level Bridge) parcouru par un train de chemin de fer. Sur le tour au-dessus : PLANUM PER ARDUA DUCO. A l'exergue en trois lignes : NEWCASTLE UPON TYNE | AND CARLISLE | RAILWAY.

Rev. Entre un caducée et deux cornes d'abondance reliés à la partie inférieure, les écussons aux armes des deux villes : Newcastle, à droite, et Carlisle, à gauche. Au-dessus, en deux lignes concentriques : BY ORDER OF THE SHAREHOLDERS | MARCH XXIV. MDCCCXL. Le tour réservé pour y inscrire le nom du donataire. Sur un exemplaire : PRESENTED TO WILLIAM LOSH ESQ. DIRECTOR.

La concession date de 1829 et la ligne a été ouverte vers 1838; Stephenson n'a eu aucune part dans sa construction. Elle devint, en 1864, la propriété du " North Eastern Railway „ date à partir de laquelle les trains en sens inverse circulèrent de façon normale, c'est-à-dire en se donnant la droite, tandis qu'auparavant ils tenaient la droite de la ligne comme cela se pratiquait aussi sur la ligne de Londres à Greenwich.

1842.

18. — *Chemin de fer d'***Edimbourg à Glasgow.** Méd. Métal blanc. Diam. : 49mm.

Droit. Vue du " GREAT VIADUC OVER THE VALLEY OF THE ALMOND NEAR EDINBURGH „.

Rev. Vue de l' " ENTRANCE TO THE GLASGOW RAILWAV STATION AND TUNNEL „. A droite de la ligne se trouve la statue de Watt assis et du côté opposé une haute colonne au sommet de laquelle se trouve le buste de Walter Scott.

Cette médaille a été éditée par S. Woolfield Royal Exchange Square à Glasgow pour commémorer l'ouverture du chemin de fer le 18 février 1842. La concession date de 1838; la ligne s'est fusionnée avec le " North British „ en 1865.

19. — Même sujet.

Comme la précédente médaille mais avec, au revers, une vue du " ROYAL EXCHANGE SQUARE „.

Les numéros suivants, 20 à 32 et 34, sont relatifs au tunnel de la Tamise. Bien qu'il ait été construit pour la circulation ordinaire, il n'en est pas moins un ouvrage de chemin de fer par la destination ultérieure qu'il a reçue. Le défaut de communications entre les quartiers nord-est et sud-est de Londres firent concevoir le projet d'un tunnel sous la Tamise de Wapping à Rotherhite de 396 mètres de longueur, formé de deux galeries parallèles de 4m.20 de largeur et de 4m.80 de hauteur, établies à 25 mètres de profondeur sous le niveau des hautes eaux. Les travaux commencés en 1824 sous la direction de l'ingénieur Isambart Marc Brunel père furent interrompus en 1828 par suite de l'irruption des eaux et abandonnés. Quelques années après, ils furent repris par J. K. Brunel fils et achevés en août 1842; l'ouverture à la circulation eut lieu en 1843. Le coût s'était élevé à £. 446,000 et l'entreprise fut désastreuse au point de vue financier, ne rapportant pas même les frais d'entretien; vingt ans après, ce tunnel n'était plus qu'un objet de curiosité pour les étrangers; à ce moment, l'East London Railway en fit l'acquisition pour 200,000 £. et le destina exclusivement au trafic du chemin de fer; les lignes d'accès furent terminées et la ligne s'ouvrit le 6 décembre 1869; d'autres lignes empruntent actuellement la même route.

1842-1843.

20. — Tunnel de la Tamise. Méd. par J. Taylor. Etain. Diam. : 63mm.

Droit. La tête tournée vers la gauche; sur le tour : SIR ISAMBART MARC BRUNEL F. R. S. & C. Au bas, sur une ligne : J. TAYLOR MEDALLIST BIRMn.

Rev. L'entrée du tunnel surmontée d'un garde corps; dans le tunnel, on voit des promeneurs et à droite un cavalier suivi d'un homme. A l'exergue, en quatre lignes : THAMES TUNNEL 1200 Ft Lng | COMMENCED 1824 BROKE IN 1828 | RECOMMENCED 1835 | OPENED TO PEDESTRIANS 1843.

21. — Même sujet. Méd. par le même. Etain. Diam. : 49mm.

Variété de la médaille précédente.

Au droit, le nom et l'adresse du médailleur sont inscrits sur deux lignes.

Au revers, le cavalier est suivi d'une femme; d'autre part, la position des promeneurs est quelque peu différente de celle qu'ils occupent sur la médaille n° 20; enfin l'inscription à l'exergue est la suivante : THAMES TUNNEL 1200 Ft Lng | COMMENCED 1824 | OPENED MARCH. 25 | 1843, en quatre lignes.

22. — Même sujet. Méd. par le même. Etain. Diam. : 63mm.

Droit. Comme au n° 20.

Rev. Vue de la section longitudinale du tunnel montrant une coupe en travers de la rivière avec de nombreux bateaux. Au-dessus, en cinq lignes : LONGITUDINAL SECTION OF THE THAMES TUNNEL | FROM ROTHERHITE TO WAPPING 1200 Ft | £ 180,000 SUBSCRIBED BY PROPRIETORS | BY PARLIAMENTARY GRANT | £ 270,000. A l'exergue : en cinq lignes : COMMENCED 1824 | BROKE IN MAY 1827 & JAN 1828 | SUSPENDED TILL 1835 | OPENED TO PEDESTRIANS | 1843. Sur le filet au bas de la vue, à gauche : J. TAYLOR; à droite : BIRMn.

23. — Même sujet. Méd. par le même. Etain. Diam. : 48mm.

Variété de la médaille précédente.

Au droit, le nom et l'adresse du médailleur sont inscrits en deux lignes.

Au revers, la disposition des bateaux sur le fleuve est différente et le mot TUNEL de la première ligne n'est écrit qu'avec un N.

24. — Même sujet. Méd. par le même. Etain. Diam. : 48mm.

Droit identique à celui du numéro précédent.

Rev. Vue de l'entrée du tunnel du côté de Rotherhite avec le développement des escaliers d'accès, animés par des personnages. A l'exergue, en cinq lignes : THAMES TUNNEL 1200 Ft Lng | 76 Ft BELOW'HIGH WATER MARK | COMMENCED MARCH 1825 | OPENED MARCH 25 - 1843 | COST £ 416,000.

25. — Même sujet. Méd. par J. Taylor et Warrington. Bronze et étain. Diam. : 42mm.

Droit. Comme celui de la médaille précédente, à part la signature du graveur : W. J. TAYLOR F. WARRINGTON D.

Rev. Coupe transversale du tunnel; au-dessus, la rivière portant trois bateaux; à l'exergue : THAMES TUNNEL | 1842. Sur le côté à gauche : W. J. TAYLOR F.; à droite : WARRINGTON D.

26. — Même sujet. Méd. par Davis. Etain. Diam. : 44mm.

Droit. Comme ci-dessus sauf le nom du médailleur substitué par : DAVIS BIRM.

Rev. Vue de l'entrée du tunnel, semblable à celle du n° 20, sauf que, à gauche, la femme est remplacée par un homme et, à droite, le promeneur précède le cavalier. Au-dessus, l'inscription : ROTHERHITE | ENTRANCE. A l'exergue, en cinq lignes, la dernière cintrée : THAMES TUNNEL 1200 FEET LONG | COMMENCED 1824 COMPLETED 1842 | 76 FEET BELOW HIGHWATER | COST £ 450,000 | SIR J. M. BRUNEL ENGINEER.

27. — Même sujet. Méd. par Taylor et Griffin. Etain. Diam. : 38mm.

Droit. Comme aux numéros précédents, à part les noms des graveurs.

Rev. Une coupe transversale du tunnel maçonné, avec, au fond, le bouclier servant à l'excavation, à l'avancement. Dans chaque section, douze compartiments, un ouvrier travaillant dans chacun d'eux. Au-dessus la légende : THE WONDERFUL IRON SHIELD | 200 Tons Wd | USED IN CONSTRUCTING | THE THAMES TUNNEL. A l'exergue : DIMENSIONS OF EXCAVATION | 38 Ft Wd 22 Ft6 In Hsh | 76 Ft | BELOW HIGH WATER MARK. A gauche : J. TAYLOR BIRM. A droite : W. GRIFFIN LONDON.

Voir Pl. I, n° 6.

28. — Même sujet. Méd. par J. Taylor. Etain. Diam. : 38mm.

Semblable au n° 20, sauf qu'au droit, la mention du médailleur se borne à J. TAYLOR et au revers, au lieu d'un cavalier, on voit une voiture ouverte; la légende à l'exergue est la suivante : THAMES TUNNEL 1200 Ft Lngs | COMMENCED 1824 | SUSPENDED TILL 1835 | OPENED 1843. A gauche : J. TAYLOR; à droite : BIRM.

29. — Même sujet. Méd. par le même. Etain. Diam. : 38mm.

Droit. Comme celui de la médaille précédente.

Revers. Vue de l'entrée du tunnel du côté de Wapping avec les escaliers

d'accès à droite et à gauche qui se rejoignent au milieu de la médaille. Sur la droite on lit : WAPPING ENTRANCE. A l'exergue, en trois lignes; THAMES TUNNEL BEGAN 1824 | OPENED 1843 | COST £ 446,000.

Voir Pl. I, n° 7.

30. — Même sujet. Méd. par Griffin. Etain. Diam. : 36mm.

Droit. Vue de l'entrée du côté Rotherhite comme au n° 24, sauf des différences dans la position des personnages. A l'exergue, en trois lignes : THAMES TUNNEL 1200 Ft Lng | 76 Ft BELOW Hgh Wtr | SIR I. M. BRUNEL ARCHT. Sous la première ligne, à gauche : GRIFFIN; à droite : LONDON.

Rev. Comme celui de la médaille précédente, entrée du côté de Wapping.

31. — Même sujet. Jeton par Warrington. Laiton. Diam. : 23mm.

Droit. Coupe transversale dans le tunnel et dans le lit du fleuve sur lequel on voit deux bateaux à voile et un à vapeur. A l'exergue, en trois lignes : THAMES TUNNEL | OPENED TO THE PUBLIC | MARCH 25 - 1843.

Rev. Sur le tour : W. WARRINGTON MEDALLIST; dans le champ : ENGRAVER | TO HER | MAJESTY | 27 | STRAND.

32. — Même sujet. Jeton par Griffin. Cuivre. Diam. : 22mm.

Droit. Dans un cercle, entre deux branches de laurier, la tête de Brunel à gauche; dans le cercle, sur le tour : SIR I. M. BRUNEL. A l'extérieur, sur le tour en haut : Wm GRIFFIN 27 LOMBARD St | LONDON; au-dessous : PUBLISHED OF THE NATIONAL | SOCIETY AND OTHER MEDALS.

Rev. L'entrée du tunnel; à l'exergue en trois lignes : THAMES TUNNEL | COMMENCED 1824 | OPENED 1842.

1844.

33. — *Chemin de fer de* Whitehaven Junction. Méd. par Benjamin Wyon. Argent. Diam. : 47mm.

Droit. Un arc de triomphe au sommet duquel flotte le drapeau britannique marqué à l'angle supérieur des armes de l'Union Jack; sur le fronton du monument, les armes de l'Angleterre. Derrière, passe un train vers la droite formé d'une locomotive à quatre roues non accouplées et de voitures à voyageurs portant les bagages sur la toiture. Au-dessous, à droite : B. WYON S. Sur le tour : WHITEHAVEN JUNCTION RAILWAY COMPANY INCORPORATED JULY 4 - 1844. A l'exergue, un écusson couronné non identifié, de la base duquel partent deux cornes d'abondance; à gauche, un caducée; à droite un trident.

Rev. Le nom du donataire, RICHARD ARMITSTEAD, SOLICITOR qui était probablement solicitor de la Compagnie.

Cette ligne dont la concession remonte à 1844 a été fusionnée en 1866 avec le " Furness Railway ", et passa peu après dans les mains du " London and North Western ".

1846.

34. — Tunnel de la Tamise. Jeton. Laiton. Diam. : 23mm.

Droit. La tête de la Reine vers la gauche. Inscription : VICTORIA REGINA 1846 A & M.

Rev. L'entrée du tunnel. A l'exergue : THAMES TUNNEL, OPENED 1843.

1849.

35. — *Chemin de fer de* York Newcastle et Berwick. Méd. Métal blanc. Diam. : 35mm.

Droit. La vue du pont du chemin de fer sur la vallée de la Tyne (High Level Bridge) ainsi que du vieux pont en pierre un peu en aval, qui depuis a été remplacé par un pont suspendu; on voit en outre, à gauche, la cathédrale et le château de Newcastle. Sur le tour, en deux lignes, la légende suivante : NEWCASTLE-UPON-TYNE AND GATESHEAD | HIGH LEVEL BRIDGE; en dessous : YORK NEWCASTLE & BERWICK RAILWAY. A l'exergue en quatre lignes : LENGTH OF WATERWAY | 512 FEET | HIGH WATER TO RAILS | 112 FEET.

Droit. Inscription dans le champ en neuf lignes horizontales surmontées de la couronne royale : HER MAYESTY | QUEEN VICTORIA | PRINCE ALBERT | AND THE | ROYAL FAMILY | PASSED THROUGH | NEWCASTLE - UPON - TYNE | FRIDAY 28 SEPTEMBER | 1849. A l'entour : RECEIVED ADDRESSES ON THE HIGH LEVEL BRIDGE FROM BOTH CORPORATIONS. Sur le tour, en haut : J. DENT WEATHERLEY ESQR. MAYOR OF NEWCASTLE; en bas, séparé par des fleurettes : GEORGE HAWKS ESQr. MAYOR OF GATESHAAD.

Le pont achevé en août 1849 n'a été livré à la circulation qu'en février 1850. La reine y passa en septembre 1849 et l'année suivante, elle inaugura plus au nord le grand viaduc en pierre de Berwick-on-Tweed; ainsi fut complétée la dernière section de la route de l'East Coast entre Londres et Edimbourg.

1850.

36. — Pont *du chemin de fer sur le* détroit de Menai (1). Méd. par L. C. Wyon. Bronze. Diam. : 58mm.

Droit. Sur le tour : ROBERT STEPHENSON. Dans le champ, sa tête à droite; sous le col : L. C. WYON.

Rev. Vue du pont tubulaire (Britannia Bridge) d'où débouche à gauche un

(1) Nous possédons une autre médaille de même module en argent doré dont le revers montre un paysage traité comme celui de la médaille décrite. Il représente un pont suspendu, le chef-d'œuvre de l'ingénieur Telford, construit de 1819 à 1826, également sur le détroit de Menai à Bangor à trois kilomètres du « Britannia Bridge ». Cette médaille, signée W. Wyon A R A, a certainement inspiré la précédente. Le droit montre la tête de Telford tournée à gauche. Elle a été frappée par l'Institut des Ingénieurs civils fondé en 1828 comme le rappelle l'exergue du revers ; cette médaille était distribuée comme prime ainsi que l'indique l'inscription du donataire sur la tranche.

train de chemin de fer; un bateau à voiles, un bateau à vapeur et trois barques se voient sur le bras de mer; au premier plan, la rive boisée. A l'exergue : 1846 - 1850.

Robert Stephenson fils de George et son collaborateur dans diverses entreprises de chemins de fer, dut également sa notoriété à la construction de quatre grands viaducs : celui que rappelle la médaille décrite ci-dessus reliant l'île d'Anglesey au Pays de Galles, et ceux sur la Tyne à Newcastle (High Level), sur la Tweed à Berwick et sur le Saint-Laurent près de Montreal (Victoria Bridge), celui-ci commémoré par deux médailles canadiennes.

37. — *Chemin de fer de* **Chester à Holyhead.** Méd. par Glynn. Argent. Diam. : 30mm.

Nous ne possédons pas la description de cette médaille. Il s'agit de la ligne qui utilise le pont sur le détroit de Menai, pont dont la construction a été commémorée par la médaille décrite au numéro précédent.

1859.

38. — *Chemin de fer de* **Llanidloes à Newtown.** Méd. Bronze. Diam. : 38mm.

Droit. Un train de chemin de fer, attelé à une locomotive fumante, se dirige vers la gauche sur un viaduc; à droite, le fronton d'un tunnel; au-dessus, un soleil rayonnant; à l'exergue, deux mains entrelacées.

Rev. Inscription en huit lignes : OPENING | OF THE | LLANIDLOES | AND | NEWTOWN | RAILWAY | AUGUST 31th | 1859.

1881.

39. — **Centenaire de G. Stephenson.** Méd. par Chapman. Or, argent, bronze et étain. Diam. : 45mm.

Droit. Buste tourné vers la gauche. Sur le tour, au-dessus : GEORGE STEPHENSON; en dessous, en sens inverse : BORN JUNE 9 - 1781 AT WYLAM. NEWCASTLE ON TYNE. DIED AUG. 12 - 1848. Au bas, sur la section du buste : T. P. CHAPMAN.

Rev. La locomotive *La Fusée* attelée à un wagon sur lequel se trouve un tonneau; elle est montée par deux personnages. Sur le tour : GEORGE STEPHENSON CENTENARY MEDAL; au bas, un très petit écusson; à l'exergue : THE ROCKET | 1830.

Voir Pl. I, n° 5.

George Stephenson est né à Wylam près de Newcastle le 9 juin 1781 et mort à Tapton le 12 août 1848; dans sa jeunesse, il garda les vaches, puis aida son père, simple chauffeur d'une pompe à feu dans les charbonnages, et lui succéda; il s'instruisit par lui-même et se fit peu à peu apprécier par l'ingéniosité de ses inventions; il devint même très habile horloger. Sa réputation devint telle que Lord Ravensworth, l'un des propriétaires de la houillère de Killingworth, où il était employé en qualité d'ouvrier mécanicien, lui offrit l'argent nécessaire pour construire une locomotive. Cette locomotive « le Blucher » fut essayée sur les voies du charbonnage en juillet 1814. Il fonda en 1824 une fabrique de machines à vapeur près de Newcastle dont il céda plus tard la direction à son fils Robert; c'est là qu'il réalisa de nombreux perfectionnements dans la construction de la locomotive. Il devint ensuite ingénieur en chef du chemin de fer de Stockton à Darlington, inauguré le 27 septembre 1825, puis, l'un des directeurs de la ligne de Liverpool Manchester. C'est à lui que l'on doit le concours de Rainhill qui décida l'administration de cette dernière ligne à adopter la traction par locomotives; il y triompha avec sa machine « the Rocket », construite sous sa direction dans ses ateliers de Newcastle et présentée

à ce concours par son fils Robert. Il fut consulté pour l'exécution de presque tous les chemins de fer de l'époque en Angleterre. Il en fut de même pour le premier chemin de fer en Belgique, de Bruxelles à Malines, à l'inauguration duquel il assista en 1835.

La tête au droit de la médaille a été dessinée d'après un buste en marbre de Wyon; les fêtes du centenaire ont été marquées par un grand festival au Cristal Palace et des fêtes diverses à Newcastle, Darlington et Chesterfield. Le North Eastern organisa un grand défilé de locomotives qui passa devant la maison natale de Stephenson, un cottage à North Wylam situé près de la voie du chemin de fer.

40. — Même sujet. Méd. par le même. Etain. Diam. : 43mm.

Droit. Comme celui de la médaille précédente.

Rev. Une locomotive d'un type différent de celui de la Fusée; au bas, dans un rectangle : nº 1 | 1825. A l'exergue l'inscription suivante, en trois lignes : THE FIRST LOCOMOTIVE ENGINE THAT EVER PULLED A PASSENGER TRAIN; sur le tour : GEORGE STEPHENSON CENTENARY MEDAL.

Il existe une variété sans légende dans l'exergue.

41. — Même sujet. Méd. par le même. Etain. Diam. : 30mm.

Droit. La tête de Stephenson entre deux palmes.

Rev. Une locomotive tournée vers la gauche. Légende ; LOCOMOTIVE Nr 1. CENTENARY OF GEORGE STEPHENSON 1881. NEWCASTLE ON TYNE.

1890.

42. — Pont du Forth. Méd. par Lauer. Bronze. Diam. : 65mm.

Droit. La vue perspective du pont; au-dessus : THE FORTH BRIDGE; à l'exergue : 1890. En dessous : L. CHR. LAUER NURNBERG.

Rev. Cinq lignes en grands caractères : THE | BRIDGE WAS | OPENED BY H. R. H. | THE PRINCE OF WALES | ON TUESDAY MARCH 4 - 1900; suivent dix lignes en petits caractères : LENGHT ONE MILE AND 1005 YARDS | FROM THE BASE OF THE DEEPEST | PIER TO THE TOP OF THE CANTILEVERS | THE TOTAL HEIGHT IS 450 FEET, THE | TWO LONGEST SPANS ARE EACH 1710 | FEET WIDE. THE BRIDGE WAS BEGUN | IN DECEMBER 1882 AND ITS CON | STRUCTION HAS COST TWO | MILLIONS & A QUARTER | STERLING.

Les communications par chemin de fer entre Edimbourg et Dundee nécessitaient un détour considérable, la voie devant contourner les estuaires du Forth et du Tay; le pont qui fait l'objet de la médaille décrite et celui du Tay ont permis d'établir une communication directe entre ces deux villes. Ce pont a été ouvert au service le 24 janvier 1890, mais l'inauguration officielle n'a été faite par le prince de Galles que le 4 mars suivant; la cérémonie d'inauguration s'est terminée par un banquet de 600 couverts auquel assistaient de nombreux délégués des chemins de fer étrangers. A la fin de ce banquet, le prince de Galles a prononcé un discours célébrant l'importance du travail et le mérite des ingénieurs Sir John Fowler et M. Benjamin Baker, qui l'ont conçu, et de l'entrepreneur M. William Arrol, qui l'a exécuté.

Sans date.

43. — *Chemin de fer de* Londres à Croydon. Pièce en ivoire. Diam. : 40mm.

Droit. Inscription : " DIRECTORS TICKET „.

Rev. Inscription : LONDON AND CROYDON RAILWAY. Au sommet le chiffre " 3 „.

Cette médaille devait servir de libre parcours.

COLONIES

AUSTRALIE

1855.

44. — *Chemin de fer de* **Sidney.** Penny. Bronze. Diam. : 34mm.

Droit. Sur le tour : TO COMMEMORATE THE OPENING OF; dans le champ : THE | SIDNEY | RAILWAY | 26th SEPTr | 1855.

Rev. Sur le tour : AUSTRALIAN TEA MART. - Dans le champ : HANKS | AND | LLOYD | SYDNEY.

45. — **Même sujet.** Half-penny. Bronze. Diam. : 29mm.

Semblable au jeton précédent.

L'introduction des chemins de fer en Australie est due à l'initiative privée, et l'honneur en revient à la Nouvelle Galles du Sud, où fut établie la première ligne de 22 milles, qui de Sidney se dirige au Sud vers Liverpool. Les travaux furent commencés le 3 juillet 1850, mais à la suite de difficultés, la ligne fut reprise par le Gouvernement le 3 septembre 1855.

INDES ORIENTALES

1860.

46. — *Chemin de fer* « **East Indian** ». Méd. Argent et bronze. Diam. : 73mm.

Droit. Tête diadémée de la reine, à gauche; sur le tour : VICTORIA REGINA.

Rev. Dans le champ, inscription en dix-sept lignes : THE | EAST INDIAN RAILWAY | PROJECTED | BY | ROWLAND MACDONALD STEPHENSON | COMMENCED | IN THE XVth YEAR OF THE REIGN OF | VICTORIA | JAMES ANDREW MARQUIS OF DALHOUSIE, K. T. | GOVERNOR GENERAL | OPENED TO RAJMA HAL | THE XXIVth YEAR OF THE SAME GRACIOUS | REIGN | CHARLES JOHN EARL CANNING, G. C. B. | VICEROY OF INDIA. | A. D. | MDCCCLX. Sur le tour : COMFORT US AGAIN NOW AFTER THE TIME THAT THOU HAST PLAGUED US : PROSPER THOU THE WORK OF OUR HANDS UPON US : O PROSPER THOU OUR HANDY WORK. PS. XC.

CANADA

1860.

47. — Pont Victoria à Montréal. Méd. Bronze. Diam. : 44mm.

Droit. Buste de face du prince de Galles en costume militaire. Sur le tour : H. R. H. THE PRINCE OF WALES; au bas : BORN 9 NOV. 1841.

Rev. Vue perspective du pont d'où débouche, sur la gauche, un train de chemin de fer. Au-dessus : OPENED BY THE PRINCE OF WALES | 1860. A l'exergue : VICTORIA BRIDGE | MONTREAL.

Voir Pl. XI, n° 61.

48. — Même sujet. Méd. par Hoffnung. Etain. Diam. : 51mm.

Droit. Vue du pont; au-dessus, écusson aux armes royales. Sur le tour, au-dessus : THE VICTORIA BRIDGE MEDAL; au-dessous : GRAND TRUNK RAILWAY OF CANADA. A l'exergue, en sept lignes : THE VICTORIA BRIDGE, MONTREAL | THE GREATEST WORK OF | ENGINEERING SKILL | IN THE WORLD | PUBLICLY INAUGURATED | AND OPENED IN | 1860.

Rev. Dans une couronne, trois médaillons : celui de gauche, au buste de la reine Victoria; celui de droite, au buste du prince Albert et celui du bas, au buste du prince de Galles; en haut, les armes d'Angleterre. Entre les médaillons, quatre emblèmes nationaux; à droite, le Castor (Canada) et le Chardon (Ecosse); à gauche, le Trèfle blanc ou Shamrock (Irlande) et la Rose (Angleterre). Dans le champ, en quatorze lignes : THE VICTORIA BRIDGE | CONSITS OF 23 SPANS | 242 Ft EACH | AND 1 IN CENTRE 330 Ft | WITH A LONG ABUTMENT | ON EACH BANK OF THE RIVER | THE TUBES ARE IRON | 22 Ft HIGH 16 Ft WIDE | AND WEIGH 6000 Tns | SUPPORTED ON 24 PIERS | CONTAINING 250,000 Tns OF STONE | MEASURING 3,000,000 CUBIC FEET | EXTREME LENGTH 2 MILES | COST £ 7,000,000. Au bas, de chaque côté du médaillon : A. HOFFNUNG | MONTREAL.

Ce pont sur le Saint-Laurent fut exécuté sous la direction de Robert Stephenson.

Sans date.

49. — *Chemin de fer* **« Grand Trunk of Canada ».** Méd. Bronze. Diam. : 45mm.

Droit. Légende : GRAND TRUNK RAILWAV COMPANY OF CANADA - RICHARD TREWITHIK. Sa tête, à gauche.

Rev. Inscription commençant par les mots : PRESENTED BY THE DIRECTORS to ..... et finissant par les suivants : .... FOR GENERAL EFFICIENCE AND GOOD CONDUCT DURING THE YEAR.

Médaille de récompense.

ORANGE - TRANSVAAL

1890.

50. — *Chemin de fer de* **Bloemfonteyn à Johannesburg.**
Médaille en étain à l'effigie du président Reitz.

Les renseignements nous manquent au sujet de cette pièce.

NATAL ET ORANGE

1892.

51. — *Chemin de fer de* **Natal et de l'Etat libre d'Orange.** Méd. Métal blanc. Diam. : 38mm.

Droit. Une locomotive à trois essieux couplés, tournée vers la gauche ; à l'exergue, en trois lignes : 1892 | NATAL | ORANGE FREE STATE RAILWAY.

Rev. Un écusson sur deux drapeaux en sautoir, aux quatre couleurs des républiques sud-africaines.

TRANSVAAL

1895.

52. — *Chemin de fer de* **Pretoria à Delagoa.** Méd. par Menger. Bronze. Diam. : 44mm.

Droit. Le buste du président Paul Krüger, tourné vers la gauche. Au bas : J. P. M. MENGER F. Sur le tour : OPENING VAN DEN DELAGOA BAAI SPOORWEG.

Rev. Une roue ailée lançant des éclairs et roulant sur un rail; des rayons convergeant vers le haut, où on lit : 1895. Au bas : J. P. M. M. F. Sur le tour : NEDERLANDSCHE ZUID-AFRIKAANSCHE SPOORWEG - MAATSCHAPPIJ.

Voir Pl. XI, n° 63.

53. — **Même sujet.** Méd. Argent. Diam. : 32mm.

Droit. Le buste du président Krüger comme sur la médaille précédente. Sur le tour : ZUID AFRIKAANSCHE REPUBLIEK.

Rev. Sur le tour : SPOORWEG FEESTEN × PRETORIA ×. Dans le champ : JULI 1895.

RHODÉSIE

1897.

54. — *Chemin de fer du* **Cap à Bulawayo.** Méd. ovale, uniface, à bélière. Haut. : 32^{mm}; Larg. : 25^{mm}.

Les armes de la " Chartered Company of South Africa „. Au-dessous, une banderole sur laquelle on lit : JUSTICE | FREEDOM | COMMERCE, et tout au bas, les emblèmes du Royaume-Uni : le Chardon (Ecosse), la Rose (Angleterre), le Trèfle blanc (Irlande). Sur le tour, en haut : BULAWAYO; au bas : 4th NOV^{r} 1897; de chaque côté, une branche de chêne.

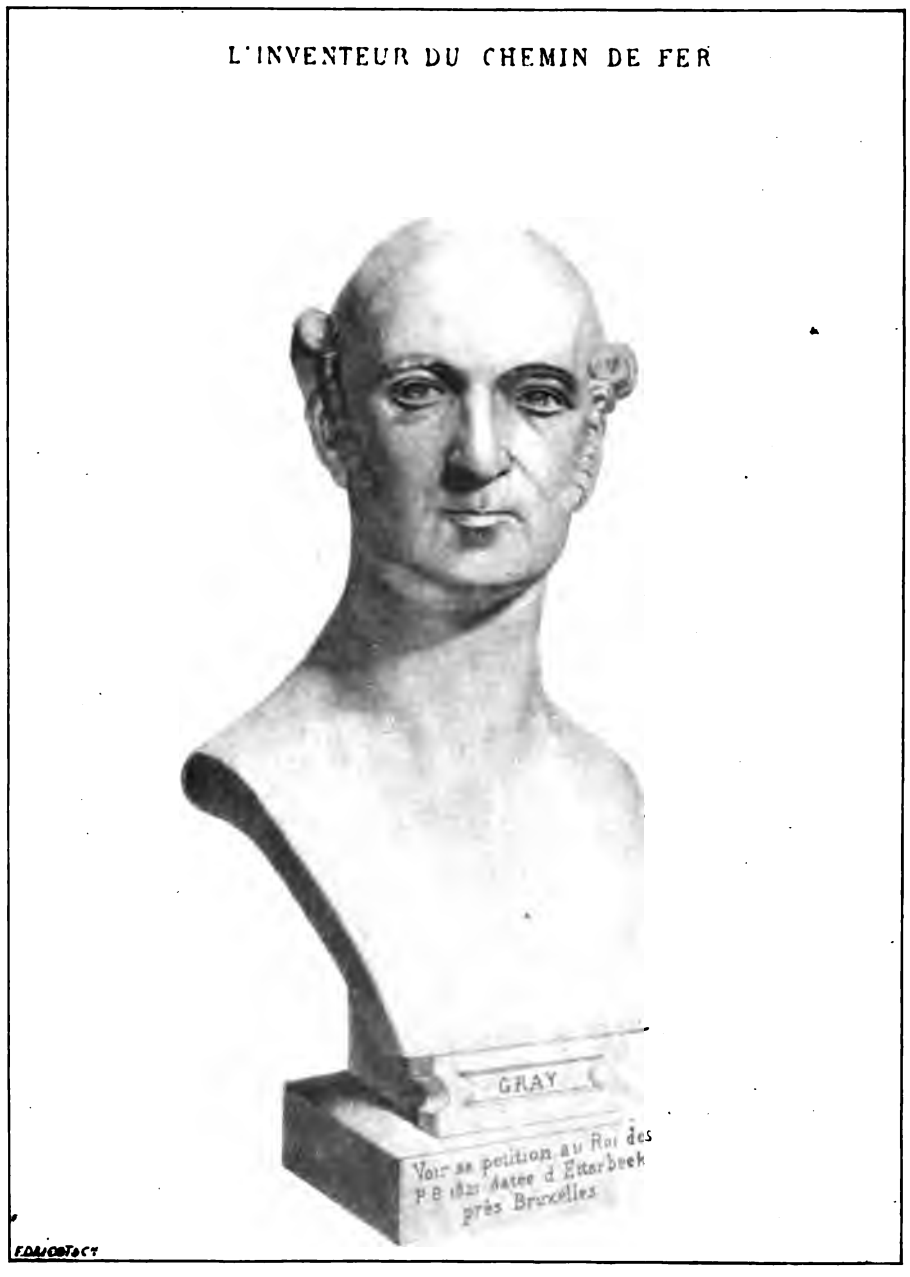
Cette médaille, éditée par la maison Spink and Son, de Londres, et commémorant l'ouverture de la ligne, servait de libre parcours au porteur.

BELGIQUE

Le plus ancien souvenir se rattachant à l'établissement des chemins de fer en Belgique, évoque le nom de *Thomas Gray*, de Nottingham, l'ardent propagandiste qui, avec James William et George Stephenson, contribua à populariser cette industrie en Angleterre. Gray habitait à Bruxelles au moment où l'on discutait la question du creusement du canal de Bruxelles à Charleroi; bien qu'elle eût fait l'objet d'une loi remontant à 1803, l'exécution de ce travail ne fut décrétée qu'en 1826. Entretemps, Gray, qui était l'ami de John Cockerill, s'efforça de le convertir à l'idée de donner la préférence à une voie ferrée; il aurait même proposé au roi Guillaume de transformer ce canal en chemin de fer; c'eut été un canal sans eau dans le fond duquel on eut posé des rails sur lesquels devaient rouler les wagons traînés par des chevaux. Il existe, au Cabinet des Estampes de la Bibliothèque royale à Bruxelles, deux gravures de formats différents rappelant, sans doute, cette intervention; elles représentent le buste de Gray avec l'inscription : l'*Inventeur du chemin de fer;* sur le socle de ce buste, on lit : *Gray. — Voir sa pétition au Roi des P(ays). B(as). — 1821 datée d'Etterbeek près Bruxelles.* Pour rappeler le séjour qu'il fit dans cette localité, le nom de Gray a été donné à une de ses rues, ainsi qu'il résulte d'une délibération du Conseil communal en date du 22 mai 1862.

La première ligne établie en Belgique fut un chemin de fer industriel reliant, à Saint-Ghislain, le charbonnage du *Grand Hornu*, à Hornu, au canal de Mons à Condé; commencée en avril 1829, elle fut inaugurée en mai 1830 et terminée en février 1831; la voie, de 18500 mètres de longueur, était formée de poutrelles en fer, posées à plat, sur lesquelles les chariots étaient traînés par des chevaux; elle provoqua un vif émoi parmi la population ouvrière, excitée d'ailleurs par les voituriers qui se voyaient privés de leur gagne-pain; cette agitation aboutit le

20 octobre 1830 à une émeute au cours de laquelle quelques milliers d'ouvriers pillèrent la cité d'Hornu et le château de M. Degorge Legrand, directeur du charbonnage ; ce pillage est même resté légendaire au Borinage et l'habitude a



survécu d'y faire remonter les fortunes mal acquises. Cette voie ferrée fut démolie en 1902 et remplacée par un transport aérien à traction électrique.

Un second chemin de fer industriel, de 3700 mètres, reliant également au canal de Mons à Condé, mais à Jemmapes, les charbonnages du *Haut et du Bas Flénu,*

fut concédé en avril 1833, inauguré en mars 1837 et démoli en 1869 lorsque le charbonnage jugea plus avantageux de se servir du réseau de l'Etat.

Mais ces voies ferrées n'avaient en vue que des intérêts particuliers; à la suite de la révolution de 1830, des préoccupations d'un intérêt plus général agitèrent l'opinion publique; l'attitude hostile de la Hollande après les événements qui venaient de s'accomplir, faisait craindre qu'elle n'apportât des entraves au développement des relations commerciales d'Anvers vers la Meuse et le Rhin d'une part et vers la mer de l'autre; en effet, ces relations s'effectuaient exclusivement par les eaux intérieures de la Hollande, sur lesquelles la navigation pouvait être fermée ou entourée d'obstacles sérieux. Aussi, dès le 24 août 1831, un arrêté royal met à la disposition de l'Inspecteur général des ponts et chaussées les ingénieurs *Simons* et *De Ridder* avec mission d'étudier un projet de chemin de fer entre Anvers, la Meuse et le Rhin; c'est la première fois qu'apparaissent les noms de ces ingénieurs qui devaient avoir une part prépondérante dans l'étude et la réalisation des premiers chemins de fer et dont l'œuvre eut mérité d'être rappelée par quelque souvenir durable. Leur premier projet reliait directement Anvers à Maestricht; mais cette dernière ville ayant fait retour à la Hollande, le tracé fut modifié, passant par Tongres et Visé, et laissant à l'écart Liége qui eût été desservi par un embranchement. Le 21 mars 1832, un arrêté royal autorisa le ministre de l'intérieur, M. de Theux, à mettre en adjudication la concession à perpétuité de la section entre Anvers et Liége. Mais une vive controverse s'était élevée au sein des Chambres sur le point de savoir si l'entreprise devait ou non être confiée à l'industrie privée et l'on contestait même que le gouvernement fût investi du droit de concession; aussi, l'adjudication fut-elle d'abord suspendue, puis, définitivement abandonnée lorsque les partisans de la construction par l'Etat eurent fait triompher leurs idées. L'opinion publique ne cessait toutefois de réclamer une solution; la commission supérieure d'industrie et du commerce rédigea spontanément un mémoire en date du 8 mai 1833 qui fut inséré au *Moniteur;* il faisait ressortir avec une grande force l'utilité et l'urgence du travail et appuyait un nouveau tracé des ingénieurs Simons et de Ridder, passant par Malines et aboutis-

PIERRE SIMONS.
Né à Bruxelles le 20 janvier 1797,
mort à bord de la *Louise-Marie* le 11 mai 1843.

sant à Liége. Dans cet ordre d'idées, M. Rogier, devenu Ministre de l'intérieur, présenta aux Chambres, le 19 juin 1833, un projet de loi consacrant le principe de l'exécution par l'Etat; ce projet fut amendé dans le sens du prolongement des lignes principales jusqu'aux frontières de Prusse, d'une part et jusqu'aux frontières de France, d'autre part; la délibération, d'une importance capitale pour l'avenir des voies ferrées en Belgique, était formulée en ces termes :

" Il sera établi dans le royaume un système de chemins de fer ayant pour „ point central Malines et se dirigeant à l'Est vers la frontière de Prusse par „ Louvain, Liége et Verviers; au Nord, sur Anvers; à l'Ouest, sur Ostende par „ Termonde, Gand et Bruges et au Midi, sur Bruxelles et vers les frontières de „ France. „

La loi, votée par les Chambres, fut sanctionnée par le roi Léopold I^er^ le 1^er^ mai 1834 et consacra définitivement le système des chemins de fer belges.

Le projet de MM. Simons et de Ridder avait été vivement combattu par M. Vifquain, inspecteur général des ponts et chaussées et par conséquent le chef hiérarchique des auteurs du projet; certaines critiques, notamment, au point de vue de la suffisance des devis, ne manquaient pas de fondement, mais cette opposition ne prévalut pas contre les idées de ses jeunes ingénieurs qui s'étaient vivement défendus dans de nombreux mémoires aussi intéressants par les considérations économiques, que par les détails techniques.

Dans leur système, les chemins de fer belges devaient rayonner d'un point initial placé à Malines où serait établie la première *colonne milliaire*; la force des choses fit plus tard de Bruxelles, le centre où convergèrent les lignes principales; et la colonne milliaire initiale, devenue sans signification, disparut lors d'un remaniement de la gare.

La construction de la première section de Bruxelles à Malines ne prit qu'un an et son inauguration eut lieu avec beaucoup de solennité le 5 mai 1835; les invités au nombre de 900 prirent place dans trois trains qui stationnaient dans la station de Bruxelles, située alors à l'Allée Verte; chacun d'eux contenait un corps de musique dans la première voiture; le Roi, arrivé à midi, présida au départ qui eut lieu dans l'ordre suivant : *La Flèche,* remorquant sept voitures dans lesquelles avaient pris place les principaux fonctionnaires, des officiers supérieurs, des magistrats et des dames en grande toilette; puis, venait *Le Stephenson* remorquant également sept voitures contenant le corps diplomatique, les ministres et les membres des deux chambres; enfin, fermant le cortège, l'*Eléphant* traînant seize chars ou wagons découverts, dont neuf enguirlandés de bannières aux armes des provinces et contenant les invités dépourvus de fonctions officielles. Les trois locomotives venaient d'Angleterre et deux d'entre elles étaient conduites par MM. Simons et De Ridder; M. G. Stephenson était modestement confondu parmi les voyageurs du premier train. L'Allée Verte regorgeait de voitures, de cavaliers et

de piétons et une foule immense était rangée des deux côtes du chemin de fer, entre Bruxelles et Malines, faisant retentir l'air de leurs acclamations au moment du passage du cortège.

Arrivés près de Malines, les invités descendirent de voiture et se rendirent vers la colonne milliaire à proximité de laquelle une vaste tente était dressée; à l'est de la colonne, s'élevait un mât surmonté du drapeau prussien ; au sud, flottait le drapeau tricolore français ; à l'ouest, le drapeau anglais, jalonnant les directions que devaient suivre les futures lignes internationales. Le ministre, M. de Theux, prononça le discours de circonstance en présence des membres du corps diplomatique et des ingénieurs MM. Simons et De Ridder, les héros de la fête; puis, eut lieu le dépôt des médailles commémoratives; après avoir bu le vin d'honneur, chacun regagna sa voiture pour le retour qui eut lieu sans encombre; la fête se termina à Bruxelles par un banquet suivi d'un bal organisé au Waux-Hall et par un feu d'artifice pour le populaire.

Le 7 mai 1836, fut inaugurée la section de Malines à Anvers et le 7 août 1842, l'embranchement de Mons à la frontière française qui raccordait les lignes belges aux tronçons venant de Lille et Valenciennes. Le 15 octobre de l'année suivante, s'ouvrit l'embranchement de Verviers à la frontière prussienne réalisant le chemin de fer Belge Rhénan ou de l'Escaut au Rhin qui avait été l'objectif principal des promoteurs du chemin de fer. De grandes fêtes eurent lieu à cette occasion, le 13 à Anvers, le 14 à Liége et le 15 à Cologne. Les trains, partis de Liége à 9 heures du matin et de

TRAIN INAUGURAL DU CHEMIN DE FER DE BRUXELLES A MALINES EN 1835.
Reconstitution ayant figuré dans le cortège historique des moyens de transport en 1885.

Cologne à 7 heures, se rencontrèrent au grand viaduc de la Gueule où ils se réunirent pour se diriger vers Cologne; ils arrivèrent dans cette ville à 3 h. 1/2 après un arrêt à Aix-la-Chapelle consacré à la réception des autorités; le même jour à 5 heures, eut lieu un banquet suivi d'un concert donné au Gürznich par la Société royale de la Grande Harmonie de Bruxelles et les Sociétés réunies de Cologne; d'autres fêtes furent offertes aux invités les jours suivants.

Jusqu'en 1851, à l'exception de peu de lignes d'intérêt local, les chemins de fer furent construits et exploités par l'Etat; à partir de cette époque, la crainte de faire supporter de trop lourdes charges au trésor, engagea le Gouvernement à adopter le système des concessions aux particuliers, même pour des lignes à grand trafic, si bien, qu'en 1870, existaient 39 compagnies dont les réseaux avaient un développement de 2231 kilomètres tandis que l'Etat n'exploitait que 863 kilomètres. Mais, à cette époque, l'inconvénient de multiples réseaux aussi enchevêtrés et formés de lignes concurrentes, se fit vivement sentir et obligea le Gouvernement à modifier sa politique; il entreprit de se rendre maître de la plupart des chemins de fer, soit par l'affermage de l'exploitation, soit par le rachat pur et simple; les étapes les plus importantes dans l'exécution de ce programme furent, en 1875 le rachat du Grand Luxembourg, en 1878 celui d'un grand nombre de lignes secondaires, et en 1898 celui du Grand Central Belge. Il n'existe plus actuellement que 500 kilomètres environ aux mains de sociétés particulières; les plus importantes parmi ces dernières exploitent les réseaux du Nord-Belge (170 kilom.) et de la Flandre Occidentale (182 kilom.).

La Belgique, reconnaissant combien elle était redevable de sa prospérité à ses chemins de fer, résolut en 1885 de fêter leur *cinquantenaire;* la Bourse des métaux et des charbons prit l'initiative de ces fêtes qui coïncidèrent et se confondirent avec les fêtes nationales; elle décida l'organisation d'un *cortège historique des moyens de transport* pour lesquels des subsides importants furent accordés par le Gouvernement et par la ville. La sortie de ce cortège eut lieu avec un grand éclat les 16 et 23 août 1885. Le clou de la fête était la reconstitution du premier train d'inauguration de 1835 avec ses musiciens et ses voyageurs revêtus du costume de l'époque et celle de la première locomotive nationale, *Le Belge*, fournie par la Société Cockerill en 1835; le fac-similé de cette machine, construit d'après les archives du temps, est remisé à l'Arsenal de Malines où il tient lieu des reliques du passé dont la Belgique ne s'est guère montrée soucieuse.

1835.

54. — Loi du 1er mai 1834 sur les chemins de fer. Méd. par Braemt. Argent et bronze. Diam. : 50mm.

Droit. Buste du Roi en costume militaire, tourné vers la gauche; sur le tour : LÉOPOLD PREMIER ROI DES BELGES. Au-dessous : BRAEMT F.

Rev. Une locomotive se dirigeant à gauche vers la colonne milliaire. Au premier plan, une femme assise personnifiant le commerce, tient de la main droite une carte déroulée sur laquelle est figuré le tracé du chemin de fer avec les noms des villes principales; la main gauche, tenant une corne d'abondance, repose sur un écusson aux armes de la Belgique. A l'exergue : SYSTÈME DE CHEMIN DE FER | LOI DU 1er MAI 1834 | INAUGURATION 5 MAI 1835. Sur le côté : BRAEMT F.

Voir Pl. II, n° 11.

55. — *Chemin de fer de* Bruxelles à Malines. Méd. par Borrel. Bronze et étain. Diam. : 42mm.

Droit. Buste du Roi en costume militaire, tourné vers la droite; sur le tour : LÉOPOLD I ROI DES BELGES. Sous l'épaulette : BORREL F.

Rev. Une locomotive remorquant, vers la droite, une voiture aux portières de laquelle se voient des voyageurs. A l'exergue : OUVERTURE DU CHEMIN DE FER | DE BRUXELLES A MALINES | 5 MAI 1835.

Voir Pl. II, n° 8.

56. — Même sujet. Méd. par le même. Bronze et étain. Diam. : 42mm.

Droit. Têtes accolées du Roi et de la Reine, à droite; la tête du Roi, ceinte d'une couronne de chêne et celle de la Reine, d'un diadème; sur le tour : LÉOPOLD PREMIER. LOUISE D'ORLÉANS. Au-dessous : BORREL Ft.

Rev. Comme au n° 55.

Voir Pl. II, n° 9.

57. — Colonne inaugurale des chemins de fer. Méd. par Braemt. Argent et bronze. Diam. : 67mm.

Droit. Comme au n° 54; la disposition des décorations est différente. Au bas : BRAEMT FECIT.

Rev. Inscription en dix lignes : LE 5 MAI 1835 | LA 4me ANNÉE DU RÈGNE DE | LÉOPOLD I. ROI DES BELGES, | LE CHEVALIER DE THEUX DE MEYLANDT | MINISTRE DE L'INTÉRIEUR, | A POSÉ LA PREMIÈRE PIERRE DE LA COLONNE INAUGURALE | DES CHEMINS DE FER | DÉCRÉTÉS PAR LA LOI DU 1er MAI 1834 | P. SIMONS G. DE RIDDER. | INGÉNIEURS.

1836.

58. — *Chemin de fer de* **Malines à Anvers.** Méd. par Hart. Bronze. Diam. : 50mm.

Droit. Un char antique à roues ailées, l'avant lançant des éclairs; sur le char, une corne d'abondance et un caducée; derrière, un soleil levant. Au-dessus : ROUTE. DU PROGRÈS. A l'exergue, les armes de la ville d'Anvers dans un écusson entouré d'une guirlande de fleurs soutenue par des banderoles ; au bas, les mots : HART FECIT.

Rev. Sur le tour : INAUGURATION DU CHEMIN DE FER * RÉGENCE D'ANVERS *. Dans le champ : une couronne de fleurs; au-dessous, sept lignes : L'AGRICULTURE, | L'INDUSTRIE, | ET | LE COMMERCE | VIVIFIÉS. | III MAI | MDCCCXXXVI.

Les invités, partis respectivement d'Anvers et de Bruxelles, se rejoignirent à Malines où eut lieu une cérémonie autour de la colonne milliaire. Puis le cortège, avec tous les invités, a pris la route d'Anvers ; il s'est arrêté à la station provisoire de Borgerhout où eut lieu la réception des autorités par le Roi et la Reine.

1837.

59. — *Chemin de fer de* **Gand à Termonde.** Méd. par Braemt. Argent et bronze. Diam. : 50mm.

Droit. Tête du Roi tournée vers la gauche ; sur le tour : LEOPOLDUS PRIMUS BELGARUM REX. Au bas : BRAEMT F.

Rev. Vue à vol d'oiseau de la ville de Gand vers laquelle, à droite, se dirige une locomotive. Un génie ailé, tenant un drapeau de la main droite et un faisceau d'éclairs de la main gauche, plane sur la ville. Sur le tour : SUMPTIBUS CIVIUM. A l'exergue : GAND XXVIII SEPT. | MDCCCXXXVII. Au-dessous : BRAEMT F.

1839.

60. — **Canaux et chemins de fer.** (*Embranchements vers Houdeng et Bellecourt.*) Méd. par Braemt. Bronze. Diam. : 46mm.

Droit. Tête du Roi semblable à celle du nº 59 ; sur le tour : LÉOPOLD PREMIER ROI DES BELGES. Sur la section du cou : BRAEMT F.

Rev. Sur le tour : CANAUX ET CHEMINS DE FER * EMBRANCHEMENTS DU CANAL DE CHARLEROY *. Dans le champ : Une corne d'abondance sur une ancre, un aviron, un caducée et une palme disposés en sautoir; au-dessus, une couronne royale. Au-dessous, en quatre lignes : INAUGURÉS | PAR LE | ROI | 5 AOUT 1839.

Le Roi, descendu au château de M. Warocqué à Mariemont, fit à cette occasion sa première visite dans le bassin industriel du centre. Arrivé le 4 août, il se rendit le 5 au pont de Binche où il s'embarqua sur l'embranchement d'Houdeng d'où le cortège est descendu dans l'ancien canal de Charleroi ; de là, il est remonté par l'embranchement de Bellecourt jusqu'au bassin où eut lieu le banquet sous les tentes qui y avaient été dressées.

61. — **Gand à Courtrai.** Jeton. Plomb. Diam. : 25mm.

Droit. Une locomotive vers la droite. L'exergue vide.

Rev. Légende en sept lignes : INAUG^on | DU | CHEMIN DE FER | DE GAND | A COURTRAI | 22 7^bre | 1839.

1841.

62. — Jonction des chemins de fer du Nord et du Midi et station du Nord à Bruxelles. Méd., sans nom de médailleur (Jouvenel?). Bronze. Diam. : 56^mm.

Droit. Le buste du Roi en costume militaire tourné à droite ; sur le tour : LÉOPOLD I ROI DES BELGES.

Rev. Sur le tour : CHEMIN DE FER * STATION DU NORD A BRUXELLES *. Dans le champ, inscription en sept lignes : PREMIÈRE PIERRE | POSÉE LE 27 7^bre 1841 | LÉOPOLD I. | ROI DES BELGES. | L. A. J. DESMAISIÈRES. | MINISTRE | DES TRAVAUX PUBLICS.

Dans la même cérémonie, a eu lieu l'inauguration officielle de la jonction, par les boulevards, entre la station des Bogards (Midi) et la nouvelle station du Nord.

63. — Arsenal de Malines. Méd. sans date (1841). Bronze. Diam. : 33^mm.

Droit : Une pompe à incendie. A l'exergue : ARSENAL DU CHEMIN | DE FER | A MALINES.

Rev. Inscription gravée : SAPEUR POMPIER ; au-dessus, le n° de la section ; au-dessous, le n° d'ordre. Certains exemplaires n'ont pas d'inscription au revers.

Voir Pl. II, n° 15.

Médaille de reconnaissance des pompiers des grands ateliers de réparation du matériel des chemins de fer établis à Malines.

1843.

64. — Mort de Pierre Simons. Méd. par Delbarre et Veyrat. Bronze. Diam. : 50^mm.

Droit. Son buste en uniforme tourné vers la gauche. Sur le tour : PIERRE SIMONS. Au bas : EUG. DELBARRE DEL. VEYRAT F.

Rev. Inscription en quinze lignes : * NÉ | A BRUXELLES | LE 20 JANVIER 1797 | MORT | LE 14 MAI 1843 | A BORD DU NAVIRE DE L'ÉTAT | LA LOUISE MARIE | EN DESTINATION | DE L'AMÉRIQUE CENTRALE | INGÉNIEUR ILLUSTRE | IL TRAÇA LES PREMIERS PLANS | DU CHEMIN DE FER BELGE | DÉCRÉTÉ PAR LA LOI | DU 1^er MAI | 1834 *.

Voir Pl. II, n° 14.

65. — *Chemin de fer de* Verviers à Aix-la-Chapelle. Méd. par Hart. Bronze doré, argenté ou nickelé. Diam. : 73^mm.

Droit. Buste du Roi en costume militaire de trois quarts tourné vers la droite ; sur le tour : LÉOPOLD I ROI DES BELGES. Au-dessous : HART FECIT.

Rev. Au milieu, trois figures allégoriques ayant chacune un bouclier à leurs armes, personnifient la Belgique, la France et la Prusse et se donnent la main ; à droite, le viaduc de Dolhain Limbourg et devant celui-ci, la cathédrale de Cologne ;

à gauche, le soleil couchant éclaire le panorama de l'Escaut; au bord de celui-ci, la cathédrale d'Anvers. Au-dessous, deux dieux marins avec des urnes sur lesquelles, on lit les mots : ESCAUT et : RHIN. De chaque côté de ceux-ci, un caducée entouré de deux palmes. Sur le tour : LA GUERRE LES A DIVISÉES, LA PAIX LES RÉUNIRA. Au bas, sur la ligne de l'exergue : HART INV. ET FECIT. A l'exergue : INAUGURATION DU CHEMIN DE FER | DE VERVIERS A AIX-LA-CHAPELLE | XV OCTOBRE MDCCCXLIII • DECHAMPS MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS.

66. — Même sujet. Jeton par le même. Bronze et cuivre jaune. Diam. : 27^{mm}.

Droit. Une locomotive tournée vers la droite. Sur le tour : INAUGURATION DU CHEMIN DE FER DE VERVIERS A AIX-LA-CHAPELLE. A l'exergue : 15 OCTOBRE | 1843. Au-dessous, à gauche : HART ; à droite : FECIT.

Rev. Dans une couronne de fleurs et de fruits, deux écussons aux armes de la Prusse et de la Belgique ; au-dessus, deux mains entrelacées ; au-dessous, une petite croix ; sur le tour supérieur, l'inscription : L'UNION FAIT LA FORCE.

67. — Même sujet. Variété du numéro précédent.

Droit. L'inscription sur le tour est plus serrée, de façon que ses extrémités sont plus éloignées de l'exergue ; le nom du graveur : HART. F. se trouve en bas au milieu.

Rev. Comme celui du n° précédent, sauf que l'inscription est supprimée et que la croix est remplacée par une étoile à 5 branches.

68. — *Chemin de fer* Belge-Rhénan. Variété des numéros précédents.

Droit. L'inscription sur le tour est remplacée par la suivante : INAUGURATION DU CHEMIN DE FER INTERNATIONAL BELGE-RHÉNAN. Le nom du graveur : HART F. est placé sur le rail. A l'exergue : 15 octobre | 1843.

Rev. Comme celui du n° 66 ; la croix, au bas entre les écussons, est remplacée par une rosace à cinq feuilles.

69. — Même sujet. Variété des numéros précédents.

Droit. L'inscription sur le tour du n° 68, mais moins serrée et aboutissant contre l'exergue. Celle à l'exergue, comme au n° 66.

Rev. Comme celui du n° précédent, mais la rosace remplacée par une petite rosette.

N. B. On rencontre d'autres variétés de jetons formeés par une combinaison différente des faces des médailles décrites sous les n^{os} 66, 67, 68 et 69.

L'achèvement de la ligne d'Anvers à la frontière prussienne avait une importance commerciale trop considérable pour ne pas être fêtée avec éclat. Les autorités belges et prussiennes se rencontrèrent à Malines où elles étaient arrivées simultanément par les trains de Bruxelles et de Cologne. Le double convoi s'achemina vers Anvers où il arriva à la station provisoire de Borgerhout d'où il continua sa marche jusqu'à la station commerciale où il s'est arrêté vis-à-vis de l'Entrepôt. Après les discours d'usage un grand banquet eut lieu à la Bourse, décorée pour la circonstance. Au retour, le convoi s'arrêta à Liége où il y eut également de grandes fêtes.

1844.

70. — *Chemin de fer* **Belge-Rhénan** (*Premier anniversaire*). Méd. par Jehotte. Etain. Diam. : 40mm.

Droit. Tête laurée du Roi, à gauche ; sur le tour : LÉOPOLD I ROI DES BELGES. Au bas : L. JEHOTTE F.

Rev. Sur le tour supérieur : L'ESCAUT AU RHIN. Au-dessous, un train formé d'une locomotive attelée à cinq wagons se dirigeant vers la droite. L'exergue vide.

Cette médaille était destinée à commémorer le premier anniversaire de l'inauguration du chemin de fer Belge Rhénan ; il n'en a été frappé que deux exemplaires qui se trouvent, l'un au cabinet royal de numismatique à Bruxelles, l'autre dans la collection de M. le Bon Surmont de Volsberghe.

71. — **Même sujet.** Méd. par Verachter et Hart. Bronze doré, argenté ou nickelé. Diam. : 73mm.

Droit. Sur le tour : JONCTION DE L'ESCAUT ET DU RHIN PAR CHEMIN DE FER. Dans le champ, l'Escaut et le Rhin personnifiés par des vieillards assis, ceints de couronnes formées de plantes marines, se donnent la main ; ils s'appuient sur des urnes renversées portant respectivement les inscriptions : ESCAUT et RHIN. A gauche, la cathédrale d'Anvers, à droite, celle de Cologne. Autour des personnages, des roseaux et des plantes aquatiques. A l'exergue : ANVERS 13 OCTOBRE | 1843. Au-dessous, à gauche : VERACHTER DIR. ; à droite, HART FECIT.

Rev. Sur le tour : UNION DE COLOGNE ET D'ANVERS * PREMIER ANNIVERSAIRE 13 OCTOBRE 1844 *. Dans le champ, une ancre autour de laquelle est enroulée une corde ; elle est accostée de deux écussons, celui de gauche aux armes de Cologne, celui de droite aux armes d'Anvers.

N. B. Il est à remarquer que le premier anniversaire tombait le 15 et non le 13 octobre.

Les deux médailles précédentes commémorent une fête qui eut lieu à Anvers à laquelle furent conviés les autorités et les représentants du commerce des provinces Rhénanes ; elle avait été fixée, lors de l'inauguration du chemin de fer, au premier anniversaire de cette dernière.

1846.

72. — *Chemin de fer de* **Bruxelles à Paris.** Méd. par Hart. Bronze. Diam. : 73mm.

Droit. Un génie ailé debout, sur un socle, tient dans sa main droite une couronne de chêne et dans sa main gauche, une branche d'olivier. Ses mains reposent sur deux médaillons, celui de gauche contient la tête du Roi tournée à droite et la légende : LÉOPOLD I ROI DES BELGES, celui de droite, la tête du Roi tournée à gauche et la légende : LOUIS PHILIPPE I ROI DES FRANÇAIS. De chaque côté du socle, une corne d'abondance ; au-dessous, une banderole avec l'inscription : L'UNION FAIT LA FORCE. A gauche : HART ; à droite : FECIT.

Rev. Deux femmes assises, la tête ceinte d'une couronne murale, se donnent la main; elles personnifient celle de gauche, la ville de Bruxelles, celle de droite, la ville de Paris et reposent une main sur un écusson à leurs armes. Sur le tour : INAUGURATION DU CHEMIN DE FER DE BRUXELLES A PARIS; sur le socle : G. J. DE BAVAY | MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS. Au bas, à droite : HART FECIT. A l'exergue : 14 JUIN 1846; au-dessous, un train vers la droite.

Les trains d'inauguration, partis respectivement de Bruxelles et de Paris, se rencontrèrent à Lille où eut lieu le banquet commémoratif et d'où ils revinrent ensemble le lendemain à Bruxelles; le même jour, un grand bal inaugura la station du Nord qui venait d'être achevée.

73. — Même sujet. Méd. par le même. Bronze. Diam. : 36mm.

Entièrement semblable à la précédente, sauf qu'au revers les mots : HART FECIT sont disposés à droite et à gauche du socle dont l'inscription a disparu pour faire place à la date qui sur la médaille précédente se trouvait à l'exergue.

Même sujet. Voir *France,* nos 130, 131, 132 de ce catalogue.

1847.

74. — *Station de* Lichtervelde. Méd. par Wurden. Bronze. Diam. : 40mm.

Droit. Une locomotive et son tender, sur un viaduc à trois arches, se dirigent vers la droite. Sur le tour : CHEMINS DE FER DE LA FLANDRE OCCIDENTALE (Bruges à Roulers); sous le cordon du viaduc : WURDEN F. BRUXELLES.

Rev. Entre deux branches de laurier formant couronne, une inscription en sept lignes : • INAUGURATION | DE LA | STATION CENTRALE | A | LICHTERVELDE | LE 6 AVRIL | 1847.

75. — Même sujet. Méd. par le même. Cuivre jaune. Diam. : 35mm.

Semblable à la précédente, sauf les différences indiquées ci-après.

Droit. Le viaduc n'a que deux arches et le nom du graveur est disposé sur trois lignes : WURDEN | A | BRUX.

Rev. Manque l'étoile au-dessus de l'inscription.

1849.

76. — *Chemin de fer de* Tournai à Jurbise. Méd. par J. Wiener. Bronze. Diam. : 50mm.

Droit. Vue de l'église de Notre-Dame de Tournai. A l'exergue : J. WIENER F. 1849.

Rev. Inscription en vingt lignes dont la première cintrée : PRINCIPAUX VOTES DU CONSEIL COMMUNAL | DE TOURNAY | 21 OCT. 18 NOV. 1848 | INAUGURATION | DU CHEMIN DE FER DE JURBISE | ..... 14 JUILLET | CONSTRUCTION DE LA STATION | DU CHEMIN DE FER | ET DES ENTREPOTS.

1850.

77. — Loi du 1er mai 1834 sur les chemins de fer. Méd. par L. Wiener. Bronze. Diam. : 50mm.

Droit. Tête laurée du Roi, à gauche ; sur le tour : LÉOPOLD Ier ROI DES BELGES. Sur la tranche du cou : L. WIENER.

Rev. Une femme debout sur un socle ; sa main gauche tient une tablette avec l'inscription : LOI DU 1er MAI 1834. A gauche, un génie ailé lui présente une carte sur laquelle est figuré le tracé du chemin de fer; à droite, un ouvrier porte les attributs du travail et s'appuie contre une locomotive ; sur le socle, des écussons aux armes des neuf provinces. A gauche : LÉOP. WIENER 1850. A l'exergue : LOI DU 1er MAI 1834 | DÉCRÉTANT LA CONSTRUCTION | DU CHEMIN DE FER | DE L'ÉTAT.

Voir Pl. II, n° 16.

1851.

78. — Charles Rogier. Méd. par Jouvenel. Bronze. Diam. : 50mm.

Droit. Sur le tour : CHARLES ROGIER MINISTRE DE L'INTÉRIEUR. Dans le champ, son buste à droite. Sur la section du bras : JOUVENEL ; en dessous : 1851.

Rev. Inscription en dix-huit lignes : CRÉATION | DES CHEMINS DE FER BELGES | etc.

Voir Pl. II, n° 13.

79. — *Chemin de fer d'*Ypres. Jeton. Argent et bronze. Diam. : 33mm.

Droit. Ecusson aux armes de la ville surmonté d'une couronne. Sur le tour : JETON DE PRÉSENCE. Au bas : S. P. Q. Y.

Rev. Sur le tour : PRINCIPAUX VOTES DU CONSEIL COMMal D'YPRES. Dans le champ; inscription en vingt lignes : 1851 | ..... | LOI DU 20 DÉC. : | CHEMIN DE FER D'YPRES | CONCESSION | MODIFIÉE.

1852.

80. — Station d'Ypres. Jeton. Argent et bronze. Diam. : 33mm.

Droit. Comme celui du n° précédent.

Rev. Dans le champ, inscription en vingt lignes : 1852 | ..... | 21 OCTOBRE | FIXATION DE L'EMPLACEMENT | DE LA STATION DU CHEMIN DE FER | etc.

1854.

81. — *Chemin de fer d'*Ypres. Jeton. Argent et bronze. Diam. : 33mm.

Droit. Comme ceux des deux nos précédents.

Rev. Dans le champ, inscription en vingt lignes : 1854 | 23 JANVIER | OUVERTURE | DU CHEMIN DE FER. | etc.

1856.

82. — *Chemin de fer de l'***Entre Sambre et Meuse.** Méd. par Hart. Bronze. Diam. : 60mm.

Droit. Sur le tour : LA VILLE DE WALCOURT * 2 SEPTEMBRE 1856 *. Dans le champ, un écusson aux armes de la ville entouré d'une bordure formée alternativement de L entrelacés et de couronnes; au bas : HART FECIT.

Rev. Sur le tour, une couronne d'étoiles. Dans le champ, au-dessus, un écusson aux armes de Sheward avec la devise : FAC RECTE NEC TIME. Au-dessous, en sept lignes : A | GEORGE SHEWARD | ADMINISTRATEUR - RÉSIDENT | DU CHEMIN DE FER DE | SAMBRE ET MEUSE | ESTIME | RECONNAISSANCE *.

Cette médaille a été frappée en souvenir de la construction des lignes de Charleroi à Walcourt, Morialmé et Vireux, de Walcourt à Florennes et Philippeville et de Mariembourg à Couvin; à peine la première de ces lignes était-elle terminée, que la compagnie se trouva dans des difficultés financières qui compromettaient l'achèvement du réseau; c'est grâce à la persévérance de M. Sheward, que ces difficultés furent surmontées.

1857.

83. — *Chemin de fer du* **Centre.** Méd. par Hart. Bronze. Diam. : 50mm.

Droit. Sur le tour : ADMINISTRATION COMMUNALE DE BINCHE; au bas, une rosette. Dans le champ, un écusson aux armes de la ville, entouré d'une bordure formée alternativement de L entrelacés et de couronnes; au bas : HART FECIT.

Rev. Sur le tour : INAUGURATION DU CHEMIN DE FER DU CENTRE * 2 AOUT 1857 *. Dans le champ, une locomotive tournée vers la droite dans une bordure formée de L entrelacés; au-dessous, une corne d'abondance; à gauche : HART F.

Cette médaille commémore la construction des lignes de Charleroi à Mons par Binche et d'Erquelinnes à Bonne-Espérance.

1858.

84. — *Chemin de fer de* **Lichtervelde à Furnes.** Méd. par Hart. Bronze. Diam. : 50mm.

Droit. Sur le tour : ADMINISTRATION COMMUNALE DE DIXMUDE; au bas, une rosette. Dans le champ, un écusson aux armes de la ville surmonté d'une couronne; au bas : HART FECIT.

Rev. Sur le tour : INAUGURATION DU CHEMIN DE FER DE LICHTERVELDE A FURNES * 9 MAI 1858 *. Dans le champ, une locomotive tournée vers la droite dans une bordure formée de L entrelacés; au bas : HART F.

85. — *Monument de* **William Chantrell.** Jeton. Argent et bronze. Diam. : 33mm.

Droit. Comme celui des nos 79, 80 et 81.

Rev. Inscription en vingt et une lignes : 1858 | ..... | 29 MAI | MONUMENT DANS LA STATION (d'Ypres) | DE WILLIAM CHANTRELL | etc.

86. — *Chemin de fer du* **Luxembourg.** Méd. par L. Wiener. Bronze. Diam. : 59mm.

Droit. Sur le tour : A. M. VICTOR TESCH, LE LUXEMBOURG RECONNAISSANT. Sa tête à gauche; au bas : LÉOPOLD WIENER.

Rev. Sur le tour : INAUGURATION DU CHEMIN DE FER DU LUXEMBOURG. Dans le champ, en haut : 27 OCT. 1858; en dessous, une locomotive tournée à gauche portant l'inscription : LE LUXEMBOURG. Au bas, l'écusson aux armes de la province entre deux cornes d'abondance.

1859.

87. — **Anniversaire de la loi du 1er mai 1834.** Méd. par Geefs. Bronze. Diam. : 55mm.

Droit. La tête du Roi, à gauche; sur le tour : LÉOPOLD PREMIER ROI DES BELGES. Au bas : ALEX. GEEFS F.

Rev. Un génie ailé tient dans sa main droite une torche renversée, et de sa main gauche, montre la route à une locomotive dont les roues sont ailées; à gauche, un faisceau de licteur; à droite, un globe sur lequel est écrit : BELGIQUE. Sur le tour : LOI DU 1er MAI 1834 SYSTÈME DES CHEMINS DE FER BELGES. A gauche : A. GEEFS F. A l'exergue : XXVe ANNIV. 1er MAI 1859.

1860.

88. — **Monument de Pierre Simons.** Méd. par Delbarre et Veyrat. Bronze. Diam. : 50mm.

Droit. Comme celui du n° 64.

Rev. Comme celui du même numéro, sauf l'inscription suivante, ajoutée sur le tour : 14 MAI 1860. INAUGURATION DU BUSTE ÉRIGÉ, AUX FRAIS DE L'ÉTAT, EN VERTU DE L'ARRÊTÉ ROYAL DU 30 AVRIL 1859.

1868.

89. — *Chemin de fer d'***Anvers.** Méd. à bélière par Baetes. Cuivre. Diam. : 25mm.

Droit. Dans le champ, en six lignes : UNE | STATUE | S'ÉLÈVE A LA | MÉMOIRE DU | ROI | LÉOPOLD Ier. Sur le tour : CHAMBRE DE COMMERCE D'ANVERS 2 AOUT 1868.

Rev. Légende en dix lignes : 1837-1843 | OUVERTURE | DES CHEMINS DE FER | 1856 | TRAVAUX MARITIMES | 1860 | ABOLITION DES OCTROIS | 1863 | AFFRANCHISSEMENT | DE L'ESCAUT.

Cette médaille était portée à la boutonnière lors des fêtes d'inauguration de la statue. L'administration communale d'Anvers boudait la Royauté; la chambre de commerce, voulant protester contre cette attitude, ouvrit une souscription pour ériger une statue au souverain qui avait assuré la prospérité de la ville. Celle-ci refusa l'emplacement et la chambre de commerce prit le parti d'acheter le terrain où fut élevé le monument.

1869.

90. — Chemin de fer américain à Bruxelles. Méd. par Suys et Fisch. Bronze. Diam. : 68mm.

Droit. Vue du monument. En haut : BOURSE DE. A l'exergue : BRUXELLES. De chaque côté, à gauche : L. SUYS FILS, et à droite : A. FISCH GR.

Rev. Le tour vide; dans le champ, onze lignes : 1869 | ..... | PREMIER CHEMIN DE FER | AMÉRICAIN.

91. — Même sujet. Méd. par Fisch. Bronze. Diam. : 68mm.

Droit. Le buste de trois quarts de l'ingénieur Tonnelier; au bas : A. FISCH.

Rev. identique à celui du numéro précédent.

1878.

92. — *Chemin de fer de* Tirlemont à Diest. Méd. Bronze uniface. Diam. : 38mm.

Une femme, portant la couronne royale, personnifie la Belgique; elle tient dans sa main droite un caducée et dans la main gauche, une corne d'abondance renversée. A sa droite, deux écussons aux armes des deux villes, séparés par une palme; à sa gauche, au second plan, une locomotive. Sur le tour : CHEMIN DE FER DE TIRLEMONT A DIEST ET SES EXTENSIONS.

La médaille est sans date, l'ouverture à l'exploitation a eu lieu le 25 mai 1878; l'exemplaire qui est un essai, sans doute unique, se trouve dans la collection de M. R. Warocqué à Mariemont.

1879.

93. — Inauguration de la nouvelle station de Tournai. Jeton. Cuivre. Diam. : 23mm.

Droit. La tête du Roi, à gauche. Sur le tour : LÉOPOLD II ROI DES BELGES.

Rev. Trois lignes concentriques : SOUVENIR DE LA VISITE DE | LEURS MAJESTÉS | LE ROI & LA REINE et sept lignes horizontales : DES | BELGES | A L'INAUGURATION | DE LA NOUVELLE | STATION DE | TOURNAI | 24 AOUT 1879.

1881.

94. — *Chemin de fer de* Bruxelles à Tervueren. Méd. par Fisch. Bronze. Diam. : 54mm.

Droit. Les effigies conjuguées des deux souverains Léopold Ier et Léopold II. Sur le tour : MDCCCXXX - MDCCCLXXX. Au bas : A. FISCH.

Rev. Dans une couronne de feuillage, la légende : COMMUNE D'AUDERGHEM 50e ANNIVERSAIRE ET INAUGURATION DU CHEMIN DE FER * JUIN 1881 *.

1882.

95. — Charles Rogier. *Créateur des chemins de fer.* Méd. Bronze et étain. Diam. : 51mm.

Droit. Le grand sceau de l'Etat; sur le manteau royal, les armoiries de la Belgique surmontées de la couronne royale et de neuf bannières aux armes des neuf provinces; deux lions portent les bannières aux couleurs de la Saxe et de l'Angleterre.

Rev. Légende en douze lignes : A | CHARLES ROGIER * | ..... | CRÉATEUR DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT | ..... | 3 OCTOBRE | 1832-1882 * CINQUANTENAIRE PARLEMENTAIRE.

1885.

96. — Charles Rogier; sa mort. Méd. par L. Wiener. Bronze. Diam. : 68mm.

Droit. Sur le tour ; CHARLES ROGIER ; dans le champ, sa tête à droite. Au bas : LÉOPOLD WIENER.

Rev. Sur le tour : NÉ A Sᵗ QUENTIN LE 17 AOUT 1800, DÉCÉDÉ A BRUXELLES LE 27 MAI 1885. Dans le champ, en haut une couronne; au-dessous, inscription en quinze lignes : ..... | PROMOTEUR DES CHEMINS DE FER | ..... Au bas une rosette.

97. — Cinquantenaire des chemins de fer Belges. Méd. par Fisch. Bronze. Diam. : 51mm.

Droit. Il figure une roue à rayons de chemin de fer; au centre, un cornet des anciennes postes aux chevaux ailé et surmonté de la couronne royale lançant, au-dessous, des éclairs. Au centre : 16 AOUT. Sur le bandage de la roue : CINQUANTENAIRE DES CHEMINS DE FER BELGES. CORTÈGE HISTORIQUE * 1835, BRUXELLES 1885 *.

Rev. Deux branches nouées, l'une d'olivier, l'autre de chêne formant couronne; au centre : SYNDICAT DE LA BOURSE | DES | MÉTAUX | ET DES | CHARBONS *. Sur le tour, à gauche : A. FISCH.

98. — Même sujet. Méd. Bronze. Diam. : 51mm.

Droit. Comme celui du numéro précédent.

Rev. Le tour vide; dans le champ,circulairement : BOURSE DES MÉTAUX ET DES CHARBONS 1835-1885. Au centre : LE COMITÉ | EXÉCUTIF DU CINQUANTENAIRE | DES CHEMINS DE FER | BELGES | A SON DÉLÉGUÉ M. ÉMILE | MEISTREIT.

1886.

99. — *Chemin de fer d'*Eecloo à Gand. Méd. par Lemaire. Argent et bronze. Diam. : 50mm.

Droit. Une locomotive, portant l'inscription : STAD EECLOO, se dirige à droite sur un pont à deux arches ; elle est entourée d'une couronne massive de lierre

sur laquelle sont cinq écussons; le supérieur et les deux inférieurs contiennent les attributs de l'agriculture, de l'industrie (enclume) et du commerce (caducée); les deux autres, les armes des villes de Gand et d'Eecloo. En travers, au bas de la couronne : LEMAIRE.

Rev. Sur le tour : XXV^ste VERJARING DER INHULDIGING VAN DER IJZEREN WEG EECLOO-GENT * 1861-1886 *. Dans le champ : HULDE | AAN | ISIDOOR NEELEMANS | STICHTER | DER LIJN.

100. — Station de Tailfer. Méd. par Fisch. Bronze. Diam. : 51^mm.

Droit. Au-dessus : PROVINCE DE NAMUR; dans le champ : l'écusson aux armes de la province sur un cartel surmonté de la couronne royale; à gauche, une branche de laurier; à droite, une branche de chêne; au-dessous : A. FISCH.

Rev. Inscription en sept lignes dans un cercle de grénetis : INAUGURATION | DE LA | STATION | DE TAILFER | COMMUNE DE LUSTIN | TÉMOIGNAGE DE RECONNAISSANCE | LE 8 AOUT 1886.

1899.

101. — *Hommage à* Adolphe Courtin. Méd. par Fisch. Bronze. Diam. 52^mm.

Droit. Sur le tour : ADOLPHE COURTIN; son buste en uniforme tourné vers la gauche; au bas : FISCH & c^ie.

Rev. Sur le tour : LA SOCIÉTÉ DES ANCIENS ÉLÈVES SORTIS DE L'ÉCOLE DES MINES DU HAINAUT * 1874-1899. Dans le champ, en sept lignes : AU | PROFESSEUR | ADOLPHE COURTIN | TÉMOIGNAGE | D'ESTIME | ET DE | RECONNAISSANCE.

Médaille remise à l'occasion du jubilé de vingt-cinq ans de professorat du cours de chemin de fer à l'École des mines de Mons.

ÉTAT INDÉPENDANT DU CONGO (1)

L'organisation et la mise en valeur de l'État Indépendant du Congo étaient subordonnées aux facilités de pénétration à l'intérieur des terres; le Congo et ses affluents navigables offraient, à ce point de vue, des ressources admirables dont l'usage était malheureusement contrarié par les barrières naturelles qu'opposaient, à la navigation, les rapides du Stanley Pool dans le Bas-Congo et ceux du Stanley Falls dans le Haut-Congo. Stanley, le premier, signala l'intérêt que présenterait une voie ferrée qui contournerait les premiers, de Matadi à Léopoldville. Un syndicat se constitua en 1878 afin de se rendre compte des voies et moyens pour faire aboutir une telle entreprise; en 1887, fut formée une société d'études à laquelle

(1) Bien que le Congo ne soit pas actuellement une colonie belge, nous croyons devoir lui donner place dans ce catalogue immédiatement après la Belgique; ses médailles appartiennent en effet à la numismatique belge et l'exécution de ses chemins de fer est due aux capitaux et à l'initiative belges.

succéda, le 31 juillet 1889, la *Compagnie du chemin de fer du Congo* qui entreprit de réaliser le projet. Les artisans de la première heure de cette œuvre capitale pour le développement de l'État et des sociétés commerciales qui s'y étaient établies, furent le Président, M. Jules Urban, et l'Administrateur-Directeur général, le colonel Thys. L'entreprise connut des heures sombres ; la maladie et la rareté des travailleurs, des difficultés inattendues d'ordre technique et comme conséquence, des difficultés financières, menaçaient de compromettre irrémédiablement l'entreprise, battue en brèche, d'autre part, par des partis politiques. C'est à la persévérance et à l'énergie de ses dirigeants, que la Compagnie dut d'obtenir les concours nécessaires pour la sauver d'un désastre jugé par certains, inévitable ; dès ce moment, les travaux progressèrent rapidement et la locomotive atteignit enfin Dolo, sur la rive du Stanley Pool, le 16 mars 1898, huit ans après son départ de Matadi (1). La même année, le colonel Thys eut la satisfaction de pouvoir conduire les invités de la Compagnie faire l'inauguration du chemin de fer complètement terminé. Ceux-ci s'embarquèrent à Anvers sur l'Albertville qui arriva le 1er juillet à Boma où commencèrent les fêtes ; le train inaugural, parti le 3 de Matadi, arriva le 6 à Léopoldville où eut lieu, le 8 juillet, la fête officielle en présence du représentant du Roi Souverain, le général Daelman, du vice-gouverneur de l'Etat, M. Fuchs, d'un représentant du gouvernement belge, le comte d'Ursel, des délégués des Gouvernements qui avaient présidé à la naissance de l'Etat Indépendant, de M. Buls, bourgmestre de Bruxelles et de nombreux correspondants de la presse.

Lors du retour, le Conseil communal d'Anvers reçut à l'Hôtel de ville les passagers de l'Albertville qui signèrent au livre d'or et le bourgmestre, M. Van Ryswyck, remit aux promoteurs et collaborateurs de l'œuvre une médaille commémorative en argent.

L'Albertville avait fait escale au Havre où les invités y avaient donné un banquet en l'honneur du colonel Thys et lui avaient remis une œuvre d'art pour témoigner leur reconnaissance à celui qui avait été l'organisateur du voyage et s'était dévoué à sa réussite. A son tour, un mois après, le colonel Thys réunissait à sa table les passagers de l'Albertville et les principaux collaborateurs du chemin de fer qui trouvaient sous leur serviette le bijou commémoratif en or décrit dans ce catalogue.

Restait à pourvoir aux entraves de la navigation dans le cours supérieur du fleuve en amont des Stanley Falls. Ce fut l'œuvre qu'assuma la *Compagnie du chemin de fer du Congo supérieur aux grands lacs africains*, fondée en 1902 ; elle obtint la concession de différentes sections de chemins de fer réunissant les points de la rive entre lesquels le fleuve n'est pas navigable et reliant ce dernier aux lacs

(1) Le chemin de fer est à l'écartement de 0m75 ; sa longueur de Matadi à Dolo est de 388 kilomètres ; un embranchement de 4 kilomètres relie Léopoldville à Dolo.

Albert et Tanganika. Ces chemins de fer, à l'écartement de un mètre, faciliteront la mise en valeur du Haut-Congo et notamment des richesses récemment reconnues au Katanga; ils sont en bonne voie de réalisation.

1898.

102. — *Chemin de fer du* **Congo.** (MATADI AU STANLEYPOOL). Méd. par Baetes. Argent. Diam. : 56mm.

Droit. L'écusson aux armes de la ville d'Anvers entouré d'une couronne de fleurs et surmonté de la couronne royale; de chaque côté, un personnage nu avec une couronne et une ceinture de feuillage, portant une masse sur l'épaule et appuyant une main sur cet écusson. Au-dessus : STAD ANTWERPEN; en dessous : BAETES FEC.

Rev. Sur un fond rayonnant, une carte partiellement déroulée sur laquelle sont tracés le fleuve et le chemin de fer avec les indications des localités suivantes : BOMA | MATADI | TUMBA | MANYANGA | LÉOPOLDVILLE | STANLEYPOOL. Sur la carte, une branche d'olivier; au-dessus, le drapeau étoilé de l'Etat. Sur le tour : VOLTOOIING VAN DEN SPOORWEG MATADI-STANLEYPOOL. 6 JULI 1898.

103. — **Même sujet.** Méd. ovale à bélière, par De Rudder et Wolfers. Or et argent. Hauteur : 42mm; Largeur : 23mm.

Droit. Dans un paysage africain, une femme, tournée vers la droite, symbolisant la civilisation, écrit sur des tablettes posées sur ses genoux; elle a les yeux fixés sur une locomotive qui apparaît au loin. Au-dessus, l'Etoile de l'Etat; au bas : IS. DE RUDDER.

Rev. Des plantes tropicales entrelacées forment trois réserves; dans celle au-dessus, les initiales entrelacées : c(olonel) T(hys); dans celle du milieu, en trois lignes : INAUGURATION | DU CHEMIN DE FER | DU CONGO; la réserve inférieure, vide, est destinée à recevoir le nom du donataire. Au bas : 1er JUILLET 1898. Sur le côté, à droite : PH. WOLFERS; au-dessus, l'étoile africaine.

Voir Pl. II, n° 10.

104. — **Même sujet.** Jeton octogonal à bélière. Cuivre. Larg. : 32mm.

Droit. Une roue ailée surmontée de l'étoile africaine. Au-dessus, en trois lignes : ÉTAT INDÉPENDANT | DU | CONGO. Au bas : Cie DU CHEMIN DE FER.

Rev. Un cartouche ornementé dont le centre vide est destiné à recevoir un numéro d'ordre.

FRANCE

La première concession de chemins de fer, d'Andrézieux à Saint-Etienne (23 kilomètres), est due à l'initiative de M. Beaunier, fonctionnaire de l'administration des mines; elle fut accordée à MM. de Lur-Saluce le 26 février 1823; sa durée était perpétuelle et ne prévoyait que le seul transport des marchandises, notamment de la houille; la ligne fut mise en exploitation en 1828 par la Compagnie du chemin de fer de Saint-Etienne à la Loire, à laquelle la concession avait été transférée.

La seconde concession, datant du 7 juin 1826, fut celle de Saint-Etienne à Lyon (58 kilomètres), obtenue par MM. Seguin frères, Biot et Cie dans les mêmes conditions que la précédente; l'ouverture à l'exploitation se fit par sections, de 1830 à 1833, par la Société du chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon, constituée à cet effet.

Ces deux lignes ainsi que celle d'Andrézieux à Roanne (57 kilomètres) concédée en 1828 à MM. Mellet et Henry et livrée à la circulation en 1834, constituaient un réseau qui reliait le Rhône à la Loire et desservait un bassin industriel important; conçus et exécutés à une époque où les avantages de la locomotive étaient méconnus, ces chemins de fer, exploités par chevaux et machines fixes, faisaient un service très défectueux; le transport des voyageurs notamment n'y fut organisé qu'en 1832. La traction par locomotives y avait bien été essayée dès l'origine, grâce à l'initiative de Seguin, mais elle était localisée sur de courtes sections, le tracé sur les autres sections ne se prêtant pas à un tel service, pas plus qu'à la circulation du matériel roulant des grandes lignes. Ce ne fut, cependant, qu'en 1853 qu'il fut porté remède à cette situation; à cette époque, une société nouvelle fusionna les trois entreprises et obtint du Gouvernement de remanier le tracé grâce à une nouvelle concession qui ramena à 99 ans la durée des

concessions primitives. Les transformations exigèrent des dépenses considérables, mais éliminèrent définitivement l'emploi des chevaux et des machines fixes pour la traction des trains.

A partir de 1833, le régime des concessions se modifia ainsi que le mode d'exploitation, et la ligne de Paris à Saint-Germain, ouverte en 1837, fut la première, à traction exclusive par locomotives, qui offrit tous les caractères du chemin de fer moderne; on constate cependant, avec surprise, qu'en 1840, le Gouvernement concédait encore un chemin de fer à rails de bois de l'Adour à Magescq avec prolongement jusqu'à Dax; les progrès de la nouvelle industrie furent du reste extrêmement lents et nous rappelons que ce fut seulement en 1848, que le Gouvernement prescrivit à la Compagnie d'Orléans de remplacer les voitures de 3me classe, découvertes, par des voitures couvertes et fermées latéralement au moyen de rideaux, lui accordant à titre de compensation l'autorisation d'augmenter les tarifs.

Dès 1833, le Gouvernement se préoccupa d'établir un programme rationnel pour la construction des chemins de fer; entretemps, en 1835, il soumit aux Chambres, mais sans succès, le projet d'une ligne de Paris au Havre. Les études pour l'élaboration d'une loi organique se succédèrent sans aboutir et les concessions, accordées à cette époque exclusivement sur l'initiative des particuliers, n'eurent en vue que des intérêts purement locaux; en 1842 seulement, fut votée la loi concernant l'établissement des grandes lignes et le programme de leur construction qui, ainsi que l'exploitation, pouvaient être concédées à l'industrie privée; après comme avant la loi de 1842, les Compagnies concessionnaires se butèrent aux difficultés les plus graves et le Gouvernement dut venir à leur secours, consentir des modifications notables aux cahiers des charges et des avances de fonds importantes; néanmoins, les nombreuses sociétés existantes dont les rapports étaient compliqués et difficiles et les moyens financiers restreints, répondaient mal aux exigences du public. Le besoin d'organismes plus puissants amena la fusion des différentes sociétés; cette fusion, commencée en 1852, se termina en 1857 par la constitution des six grandes Compagnies existant actuellement. Le Gouvernement, désireux d'assurer la construction du réseau complémentaire, fit voter en 1859 une loi par laquelle ce dernier ou second réseau était mis à charge des grandes compagnies moyennant une garantie d'intérêt fixée à 4.65 % du coût du premier établissement comprenant la quote d'amortissement; toutefois, les sommes payées en exécution de cette garantie, étaient simplement avancées et devaient être remboursées éventuellement au moyen de l'excédent ultérieur du rendement de ces lignes par rapport à l'intérêt fixé; pour hâter ce remboursement, il avait été établi un produit maximum kilométrique des lignes du premier réseau et le surplus de la recette brute par rapport à cette limite, était attribué comme supplément de recette au second réseau; c'était ce que l'on a appelé le *déversoir*.

En 1879, beaucoup de sociétés secondaires non incorporées dans les grandes compagnies ou exploitant des lignes concédées ultérieurement, se trouvaient acculées à la faillite ou à la déchéance; le Gouvernement dut encore venir à leur secours; il fit voter, en 1878, le rachat de 2600 kilomètres de ces lignes qui constituèrent un septième réseau ou réseau de l'Etat, lequel s'augmenta des lignes rachetées ultérieurement ou dont il fut forcé d'assumer la construction; mais ce réseau, disséminé et enchevêtré dans les mailles du réseau des grandes compagnies, était d'une exploitation difficile; de plus, le Gouvernement, à la suite de la crise financière de 1882, rencontrait les plus grandes difficultés à tenir les promesses faites aux populations en matière de constructions ferroviaires; il dut recourir encore aux grandes compagnies et par les conventions approuvées par le Parlement en 1883, qui règlent encore aujourd'hui leurs rapports financiers et qui furent appelées conventions scélérates par certains partisans outranciers du rachat par l'Etat, le Gouvernement se déchargea sur ces compagnies de l'exploitation de la partie la plus désavantageuse de son réseau et de ses obligations en ce qui concerne la construction des lignes nouvelles.

La série des médailles françaises est la plus riche tant par le nombre des pièces que par leur variété et l'intérêt qu'elles présentent; la pièce décrite sous le n° 105, si elle n'est pas la plus ancienne, porte la date la plus reculée; la médaille n° 121 est l'une des plus grandes qui ait été frappée; la série des médailles en plomb n^{os} 138, 139, 140 et 152 est d'une naïveté qui rappelle celle de l'imagerie populaire; les médailles satiriques sont représentées par les n^{os} 136 et 142 et les médailles patriotiques par le n° 177; enfin, au point de vue artistique, aucune n'égale le n° 184 du maître O. Roty; cette pièce est un véritable chef-d'œuvre.

1826.

105. — *Chemin de fer de* **Saint-Etienne à Lyon.** Méd. par Tiolier. Argent. Diam. : 36^{mm}.

Droit. Au premier plan, à droite, un vieillard couché tenant dans sa main gauche une corne d'abondance; à gauche, une femme drapée, assise, tenant dans sa main gauche un aviron; tous deux reposent le bras sur une urne renversée; ils personnifient, le premier : le *Rhône*, la seconde : la *Loire* dont les noms sont inscrits, l'un sur l'urne, l'autre sur l'aviron. A l'arrière plan, un train de chemin de fer se dirigeant vers la gauche et un panorama de montagnes; au-dessus, plane Mercure tenant en main un caducée. A l'exergue : 1826; dans l'angle droit : N. TIOLIER.

Rev. Entre deux branches de chêne fruité, nouées par un ruban, deux écussons accolés aux armes des deux villes et surmontés de couronnes. Sur le tour : CHEMIN DE FER DE S^{t} ETIENNE ✱ A LYON ✱.

Voir Pl. III, n° 17.

1835.

106. — *Chemin de fer de* **Paris à Saint-Germain.** Méd. par Barre. Argent et bronze. Diam. : 45mm.

Droit. Dans le champ, une locomotive tournée à droite; au-dessus, un aigle. Sur le tour : CHEMIN DE FER DE PARIS A St GERMAIN. A l'exergue : LOI DU 9 JUILLET | 1835.

Rev. Deux femmes, drapées à l'antique, personnifiant la science et l'industrie. Elles sont debout sur un globe présentant en lettres gravées les inscriptions : ANGLETERRE, FRANCE, ALLEMAGNE; celle de droite élève un flambeau de sa main droite; à ses pieds, un soleil rayonnant et un compas; celle de gauche repose la main droite sur la bielle d'une machine verticale dont on voit le volant. Sur le tour : INDUSTRIE, SCIENCE; sur le côté gauche : BARRE. A l'exergue : ASSOCIATION, en lettres gravées.

Voir Pl. III, n° 19.

1836.

107. — *Chemin de fer du* **Gard.** Méd. par Dubois. Bronze. Diam. : 50mm.

Droit. Un train, composé d'une locomotive et de trois wagons chargés de houille, sort d'un tunnel se dirigeant vers la droite. Au-dessus, un aigle tenant un caducée dans ses serres. A droite : E. DUBOIS. A l'exergue : MINES DE LA GRAND'COMBE | ET CHEMINS DE FER | DU GARD.

Rev. A l'avant-plan, un bateau à vapeur; dans le fond, un viaduc à cinq arches sur lequel passe un train vers la droite. A droite : E. DUBOIS. A l'exergue : ORDce Rle DU 12 MAI 1836; au milieu, trois écussons couronnés portant les inscriptions : PARIS, NIMES, MARSle et aux armes de ces trois villes.

108. — **Même sujet.** Méd. par Dubois. Bronze. Diam. : 50mm.

Droit identique à celui du numéro précédent.

Rev. Inscription en cinq lignes : SOCIÉTAIRES FONDATEURS. | TALABOT FRÈRES | VEAUTE, ABRIC, MOURIER. | FRAISSINET & ROUX, LUCE | RICARD, THEROND | DELORT, FOURNIER FRÈRES.

1837.

109. — *Chemin de fer de* **Paris à Saint-Cloud et Versailles.** Méd. octogone par Barre. Bronze. Larg. : 36mm.

Droit. Une femme assise masquant une locomotive dont on ne voit que la cheminée fumante pose les mains sur deux écussons, celui de droite, aux armes de Versailles, celui de gauche, aux armes de Paris. Au bas à gauche : BARRE.

Rev. Sur le tour : CHEMIN DE FER DE PARIS A St CLOUD ET VERSAILLES. Au bas, une rosace; dans une couronne de feuilles de chêne et de glands, ouverte en haut et nouée d'un ruban : LOI | DU 9 JUILLET | 1837.

110. — *Chemin de fer de* **Strasbourg à Bâle**. Méd. par Barre et Caqué. Bronze. Diam. : 41mm.

Droit. Deux femmes, portant une couronne murale, se donnent la main et reposent l'autre, chacune sur un écusson aux armes de la ville qu'elle personnifie; derrière, une locomotive dont on ne voit que l'avant et la cheminée. Sur le tour : CHEMIN DE FER DE STRASBOURG A BALE. A l'exergue : Nas KOECHLIN & FRÈRES | CONCESSIONNAIRES. | BARRE.

Rev. Deux écussons aux armes de Mulhouse et de Thann, surmontés de couronnes murales; à gauche, un faisceau de licteur; au-dessous, une locomotive tournée à droite. Sur le tour : CHEMIN DE FER DE MULHOUSE A THANN. A gauche : C. CAQUÉ, à droite : FECIT. Au bas : Nas KOECHLIN CONCESSIONNAIRE | LOI DU 17 JUILLET 1837.

1838.

111. — **Même sujet.** Méd. par Barre. Bronze doré. Diam. : 41mm.

Droit. Comme celui du numéro précédent.

Rev. Une locomotive tournée à gauche; sur le tour : CONSEIL D'ADMINISTRATION. A l'exergue : LOI DU 6 MARS | 1838.

112. — **Même sujet.** Méd. octogonale par Barre. Argent et bronze. Larg. : 30mm.

Droit. Sur le tour : COMPAGNIE ANONYME; Nas KOECHLIN ET FRÈRES CONCESSIONNAIRES. Dans le champ, en six lignes : CHEMIN | DE FER | DE STRASBOURG | A BALE. | LOI DU 6 MARS | 1838.

Rev. Un globe en relief figurant l'hémisphère oriental, entouré d'un serpent enlaçant, à gauche, un flambeau, à droite, une corne d'abondance. Au bas : BARRE FECIT.

113. — *Chemin de fer de* **Paris au Havre.** Méd. par Caqué. Bronze Diam. : 68mm.

Droit. Sur le tour : LOUIS PHILIPPE I ROI DES FRANÇAIS. Sa tête à droite ceinte d'une couronne de chêne nouée par un ruban tombant sur le cou; au bas : CAQUÉ F.

Rev. Inscription en douze lignes : COMPAGNIE | DU CHEMIN DE FER | DE PARIS A LA MER, ETC. | PREMIÈRE PIERRE | POSÉE LE 15 SEPTEMBRE 1838 | (PONT SUR LE CANAL DE St DENIS) | Mr MARTIN DU NORD | MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, etc. | Mr AGUADO | Mis DE LAS MARISMAS | PRÉSIDENT DU CONSEIL | D'ADMINISTRATION.

114. — **Même sujet.** Méd. par Dubois. Bronze doré et étain. Diam. : 46mm.

Droit. Une locomotive tournée à droite; au-dessous : LOI DU 6 JUILLET | 1838; sur le rail, à droite : DUBOIS. Le tour, formé de six couronnes de laurier fermées par des couronnes murales et reliées entre elles par un ruban qui enlace des caducées;

au centre de chacune de ces couronnes, un des noms suivants : PARIS | DIEPPE | LOUVIERS | LE HAVRE | ELBEUF | ROUEN.

Rev. Un bateau à voiles voguant sur une mer agitée; à gauche un phare. Sur le tour : COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE PARIS A LA MER &. Au bas de l'exergue : E. DUBOIS.

115. — *Chemin de fer de* **Paris à Orléans.** Méd. octogonale par Bovy. Argent. Larg. : 37mm.

Droit. L'industrie représentée par une femme debout, de face, les bras étendus, tenant de la main droite un caducée, de la gauche, une branche de lierre; le bras droit appuyé sur l'écusson de la ville de Paris; le bras gauche, sur l'écusson de la ville d'Orléans; au bas de ceux-ci, deux petits cartouches portant respectivement les inscriptions LA SEINE et LA LOIRE; plus bas, des cornes d'abondance; dans le fond, deux locomotives se dirigeant en sens inverse; à l'exergue : A. BOVY F.

Rev. Une couronne formée de deux branches, l'une de chêne et l'autre de laurier nouées par un ruban; à l'intérieur, en six lignes : CHEMIN | DE FER | DE PARIS | A ORLÉANS | LOI DU 7 JUILLET | 1838.

Voir Pl. III, n° 18.

116. — **Même sujet**. Méd. Argent. Diam. : 38mm.

Droit. Inscription en quatre lignes : COMPAGNIE | DU CHEMIN DE FER | DE PARIS | A ORLÉANS.

Rev. Inscription en trois lignes : LOI | DU 17 JUILLET | 1838. Sur le tour, le nom gravé d'un administrateur.

1841.

117. — *Chemin de fer d'***Andrézieux à Roanne.** Méd par Gayrard. Argent. Diam. : 39mm.

Droit. Un soleil rayonnant éclaire une femme personnifiant la Loire; ses vêtements flottent au vent et son bras gauche repose sur une urne; de la main droite elle attire à elle un bateau chargé de marchandises; à l'avant plan, à droite, une locomotive. A l'exergue : PRO. AQUA. IGNIS. Au bas : GAYRARD F.

Rev. Sur le tour : CONCESSION A PERPÉTUITÉ ORDce ROYle DU 19 MAI 1841. Dans le champ : CONSEIL | D'ADMINISTon | CHEMIN DE FER | DE LA LOIRE | (D'ANDRÉZIEUX A ROANNE).

N. B. L'ordonnance royale octroyant la concession perpétuelle date du 21 juillet 1828. La ligne devait être exploitée par chevaux et plans inclinés; la première section a été ouverte en 1834; mais en 1836, la compagnie fut déclarée en faillite. Le Gouvernement dut lui avancer quatre millions en 1840 et en 1853, la concession fut réduite à 99 ans et remaniée ainsi que celle des autres lignes qui joignaient le Rhône et la Loire avec lesquelles elle se fusionna.

118. — *Chemin de fer de* **Strasbourg à Bâle.** Méd. par Barre. Bronze. Diam. : 41mm.

Droit identique à celui du numéro 110.

Rev. Inscription en huit lignes : 19 SEPT. 1841 | INAUGURATION | LOUIS PHILIPPE I | RÉGNANT | J. B. TESTE MINISTRE | DES TRAV. PUBLICS | A. V. LEGRAND | S. SECRET. D'ÉTAT.

1842.

119. — *Chemin de fer de* **Montpellier à Nîmes.** Méd. par Barre. Bronze. Diam. : 51 mm.

Droit. Sur le tour : LOUIS PHILIPE I ROI DES FRANÇAIS. Sa tête à gauche, ceinte d'une couronne de chêne. Au bas, à droite : BARRE Ft; à gauche, une étoile.

Rev. Inscription en seize lignes : CHEMIN DE FER | DE MONTPELLIER A NISMES | LOI DU 15 JUILLET 1840 | VIADUC DE NISMES | LA PREMIÈRE PIERRE | DE CE MONUMENT A ÉTÉ POSÉE | LE 31 OCTOBRE 1842 | SOUS LE RÈGNE DE | S. M. LOUIS PHILIPPE I | ROI DES FRANÇAIS | PAR Mr TESTE MINISTRE DES TRAV. PUB. | M. LEGRAND SOUS SECRET. D'ÉTAT | Mr DE JESSAINT PREFET | DU DÉPt DU GARD | Mr DIDION ING. EN CHEF | DU CHEMIN DE FER.

120. — **Loi sur les chemins de fer.** Méd. par Borrel et Caqué. Bronze. Diam. : 52 mm.

Droit. Sur le tour : LOUIS PHILIPPE I ROI DES FRANÇAIS. Sa tête à gauche, ceinte d'une couronne de chêne nouée par un ruban qui tombe sur le cou. Au bas : BORREL 1838.

Rev. Un train composé d'une locomotive, d'une voiture et d'un wagon chargé d'armes, sur lequel plane une Renommée ailée tenant, dans sa main gauche, un caducée et, dans la main droite, une trompette. Sur le tour : LOI DU 11 JUIN 1842 POUR LA CONSTRUCTION DES GRANDES LIGNES DE CHEMINS DE FER EN FRANCE. A droite : CAQUÉ. A l'exergue : Mr J. B. TESTE MINISTRE | SECRÉTAIRE D'ÉTAT AU DÉPt | DES TRAVAUX PUBLICS | Mr LEGRAND | SOUS SECRÉTAIRE D'ÉTAT.

121. — **Même sujet.** Méd. par Bovy. Bronze et étain. Diam. : 112mm.

Droit semblable à celui du nº précédent sauf la signature du graveur : A. BOVY.

Rev. Un socle, sur la face duquel se trouve un cartouche surmonté de la couronne royale ; dans celui-ci, en lettres gravées : LOI DU XI JUIN | MDCCCXLII | LOUIS PHILIPPE RÉGNANT. Sur le socle, la Loi personnifiée par une femme assise sur une chaise curule, la tête tournée vers la gauche, le bras droit, étendu ; elle porte, sur le bras gauche, la table de la loi sur laquelle on lit en lettres gravées : CHEMINS | DE | FER. Mercure, portant d'une main le caducée, de l'autre une torche s'élance vers la gauche ; Mars ailé, armé d'un glaive et d'un bouclier, s'élance vers

la droite. Dans le fond, un paysage traversé par quatre lignes de chemins de fer rayonnant du socle.

Sur le tour : DANT IGNOTAS MARTI NOVASQUE MERCURIO ALAS.

A l'exergue : M^r TESTE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS | M^r LEGRAND SOUS SECRÉTAIRE D'ÉTAT. Au bas : A. BOVY FECIT.

Cette médaille est l'une des plus grandes qui ait été frappée; elle valut au médailleur, en 1843, la décoration de la Légion d'Honneur.

121^bis^. — *Chemin de fer d'***Epinac.** Jeton octogone, non daté, par Depaulis. Argent. Larg. : 34^mm^.

Droit. Tête de Louis-Philippe, à gauche.

Rev. Sur le tour : COMPAGNIE DES HOUILLÈRES ET DU CHEMIN DE FER. Dans le champ, entre deux branches de chêne : EPINAC.

N. B. Jeton de présence frappé en 1842 à la Monnaie de Paris.

N° 76 de l'Essai sur les jetons et médailles des mines françaises par M. Jules Florange.

1843.

122. — Glorification des chemins de fer. Méd. par Caqué. Bronze. Diam. : 52^mm^.

Droit. Au premier plan, un train de chemin de fer composé comme au revers du n° 120. A l'arrière plan, un paysage compliqué montrant un panorama de montagnes, des usines, un pont traversé par un train de chemin de fer, une rivière, au bord de laquelle, on voit un moulin à eau; on lit sur le mur antérieur de celui-ci : RÉDUCTION DE MÉDAILLES et sur un autre : CAQUÉ. Une Renommée, comme celle du revers du n° 120, plane sur le paysage mais en sens inverse.

A l'exergue, en 5 lignes : LE GÉNIE DES CHEMINS DE FER | APPLANIT (SIC) LES MONTAGNES, COMBLE LES VALLONS, | FRANCHIT LES RIVIÈRES, ET FACILITE | LES TRANSACTIONS COMMERCIALES | ENTRE LES PEUPLES. En haut, à gauche CAQUÉ F; à droite DURAND ÉD.

Rev. Un bateau à voiles et à vapeur; à droite, un phare; de chaque côté, la tête, dans les nuages, d'un enfant d'Eole dont le souffle est visible. Sur le tour : A LA GLOIRE DES SAVANTS ET DES INDUSTRIELS. 1843; à droite CAQUÉ F.

A l'exergue : LA PUISSANCE DE LA VAPEUR | BRAVE LE CALME DES MERS | AFFRONTE LES VENTS CONTRAIRES | ET DOIT PORTER LA CIVILISATION | DANS TOUT L'UNIVERS.

123. — Même sujet. Identique à la précédente, mais avec les inscriptions en anglais.

124. — *Chemin de fer de* **Paris à Orléans.** Méd. par Borrel. Bronze. Diam. : 26^mm^.

Droit. Sur le tour : L. C. P. R. D'ORLÉANS DUC DE NEMOURS. Sa tête à gauche. En bas : BORREL F.

Rev. Inscription en huit lignes dont la première est cintrée : LOUIS PHILIPPE I RÉGNANT | LE 2 MAI 1843 | S. A. R. | LE DUC DE NEMOURS | A INAUGURÉ | LE CHEMIN DE FER | DE PARIS | A ORLÉANS.

125. — *Chemin de fer de* **Paris à Rouen.** Méd. par Borrel. Bronze. Diam. : 26mm.

Droit. Comme celui du numéro précédent.

Rev. Inscription en huit lignes dont la première est cintrée : LOUIS PHILIPPE I RÉGNANT | LE 3 MAI 1843 | S. A. R. | LE DUC DE NEMOURS | A INAUGURÉ | LE CHEMIN DE FER | DE PARIS | A ROUEN.

126. — *Chemin de fer de* **Marseille à Avignon.** Méd. par Bremond. Bronze. Diam. : 42mm.

Droit. Une couronne formée alternativement de feuilles de chêne et de glands. Sur les feuilles, les inscriptions suivantes : PARIS | MARSEILLE | AVIGNON | TARASCON | BEAUCAIRE | ARLES | NIMES | MONTPELLIER | LYON. Dans le champ, une locomotive vers la droite. Au bas, à gauche : BREMOND. Au-dessous : LOI DU 24 JUILLET | 1843.

Rev. Même sujet qu'au n° 114. Sur le tour : CHEMIN DE FER DE MARSEILLE A AVIGNON. Au bas de l'exergue : BREMOND. F.

1844.

127. — *Chemin de fer du* **Centre.** Méd. octogonale par Bovy. Argent. Larg. : 37mm.

Droit semblable à celui du n° 115 sauf que l'écusson aux armes de la ville de Paris est remplacé par un écusson aux armes de la ville de Nevers et que les cartouches ne contiennent aucune inscription.

Rev. Dans une couronne de feuillage semblable à celle du revers du n° 115, l'inscription en sept lignes : COMPAGNIE | DU | CHEMIN DE FER | DU CENTRE | LOI DU | 26 JUILLET | 1844.

128. — *Chemin de fer de* **Marseille à Avignon.** Méd. par Dubois. Bronze. Diam. : 51mm.

Droit. La ville de Marseille, représentée par une femme drapée à l'antique, soulève son voile pour voir passer le chemin de fer au second plan à droite. A ses pieds, l'écusson aux armes de la ville avec l'inscription : MASSILIA ; derrière à demi-caché et séparé par une corne d'abondance et un caducée, l'écusson aux armes de la ville d'Avignon, avec les quatre dernières lettres : . . . GNON. A gauche, un phare. A l'exergue : E. DUBOIS.

Rev. Sur le tour : CHEMIN DE FER DE MARSEILLE A AVIGNON * MDCCCXLIV *. Dans le champ, une couronne formée d'une branche de chêne et d'une branche de laurier; à l'intérieur, en cinq lignes : TARASCON | BEAUCAIRE | ARLES | MONTPELLIER | NIMES.

1845.

129. — Michel Chevalier. Méd. par Bouvet. Argent. Diam. : 28mm.

Droit. Sur le tour : MICHEL CHEVALIER, EMMA FOURNIER. A l'intérieur d'une couronne : A L'OCCASION DE LEUR UNION, 1845. | BOUVET PARIS.

Droit. Sur le tour : IL RÉPAND LES BIENFAITS DE LA SCIENCE PAR LE CHARME DE SES ÉCRITS. A l'intérieur d'une couronne : LETTRES SUR L'AMÉRIQUE DU NORD ; HISTOIRE DES VOIES DE COMMUNICATION AUX ÉTATS-UNIS. | L'ISTHME DE PANAMA.

1846.

130. — *Chemin de fer du* Nord. Méd. par Lecomte. Bronze. Diam. : 26mm.

Droit. Deux piédestaux surmontés, celui de gauche du Coq gaulois et celui de droite, du Lion belge portant les inscriptions respectives : FRANCE et BELGIQUE; au second plan, deux trains en sens inverse dont les locomotives se rencontrent entre ces piédestaux; sous la ligne de l'exergue, à droite : LECOMTE.

Rev. Inscription en quatre lignes : INAUGURATION | DU CHEMIN DE FER | DU NORD | JUIN 1846.

Voir Pl. II, n° 12.

131. — Même sujet. Méd. par le même. Bronze. Diam. : 26mm.

Variante du numéro précédent; l'exergue, au droit, contient l'inscription en deux lignes : BANQUET DE LA GARE | DE LILLE.

132. — Même sujet. Méd. par Borrel. Bronze. Diam. : 26mm.

Droit. Semblable à ceux des nos 124 et 125.

Rev. Inscription en dix lignes dont la première est cintrée : LOUIS PHILIPPE I RÉGNANT | LE 14 JUIN 1846 | LL. AA. RR. | LE DUC | DE NEMOURS | ET LE DUC | DE MONTPENSIER | INAUGURENT | LE CHEMIN DE FER | DU NORD.

Même sujet. Voir Belgique, nos 72 et 73 de ce catalogue.

133. — *Chemin de fer d'*Amiens. Méd. par Depaulis. Bronze. Diam. : 37mm.

Droit. Sur le tour : LOUIS PHILIPPE Ier ROI DES FRANÇAIS; dans le champ : son buste à gauche. Au bas : DEPAULIS FEC.

Rev. Légende gravée entre deux palmes : INAUGURATION DE CHEMIN DE FER 15 JUIN 1846. AMIENS.

Amiens, sur la ligne du nord de Paris à Bruxelles par Lille, commémorait par cette médaille le même événement que les médailles précédentes.

134. — *Chemin de fer de* **Marseille à Lyon.** Méd. par Depaulis. Bronze. Diam. : 30mm.

Droit. Sur le tour : CHEMIN DE FER DE MARSEILLE A LYON; dans le champ, en trois lignes : TALABOT | —•— | ING^cur EN CHEF | DIRECTEUR.

Rev. Sur le tour : VERNET ET C^ie * ENTREPRENEURS *; dans une couronne formée de deux palmes : 1846.

1847.

135. — *Chemin de fer du* **Centre**. Méd. par Gayrard. Bronze. Diam. : 26mm.

Droit. Sur le tour : J. M. A. CÉLESTIN CARDINAL DUPONT P. ARCHEVÊQUE DE BOURGES P. DES AQUITAINES. Son buste à droite. Au bas : GAYRARD F. 1847.

Rev. Une croix sur un fond rayonnant. Autour : BÉNÉDICTION DU CHEMIN DE FER DU CENTRE - 19 JUILLET 1847.

1848.

136. — **Médaille satirique sur Lamartine et Ledru-Rollin.** Méd. coulée. Plomb. Diam. : 45mm.

Droit. Une locomotive avec son tender, et un wagon se dirigeant vers la gauche; sur le tour : LA RÉPUBLIQUE EXPÉDIÉE PAR LE CHEMIN DE FER. Au-dessous : RISQUONS-TOUT | JUSQU'A | LA FRONTIÈRE.

Rev. Inscription en sept lignes, la première cintrée : FRATERNITÉ DES PEUPLES | LAMARTINE | LANCE | UN MANIFESTE DE PAIX | LEDRU-ROLLIN, | DES BANDES ARMÉES | 1848.

137. — *Chemin de fer de* **Paris à Strasbourg** (*Reims à Épernay*). Méd. coulée. Plomb. Diam. : 45mm.

Droit. Un train sur un remblai, au bas duquel on lit difficilement : J. B. se dirige vers la droite; il est formé d'une locomotive, de son tender et d'un wagon; de chaque côté, un arbre. Au-dessus, en cinq lignes : CHEMIN DE FER DE | PARIS A STRASBOURG | EMBRANCHEMENT | DE REIMS | A ÉPERNAY. Sur le tour : RÉPUBLIQUE FRANÇAISE; au bas : B. B.

Rev. Dans le champ, inscription en sept lignes : SUR LES INSTANCES | DES CITOYENS | E. DÉRODÉ & A. DAVID | LES TRAVAUX DU CHEMIN | DE FER SONT | VOTÉS D'URGENCE | MARS 1848. Sur le tour : LIBERTÉ, ÉGALITÉ, FRATERNITÉ. | REIMS.

1849.

138. — **Même sujet** (*Paris à Épernay*). Méd. coulée. Plomb. Diam. : 48mm.

Droit. Un train composé d'une locomotive, de son tender et de trois voitures se dirige à droite. Au-dessus, en quatre lignes, dont la première est cintrée : INAUGURATION DU CHEMIN DE FER | DE | PARIS A ÉPERNAY | 2 SEPTEMBRE 1849. Au-dessous,

en trois lignes : PAR | L^S NAPOLÉON | PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE; cette dernière ligne, cintrée.

Rev. Une tente, sous laquelle a lieu un banquet; de chaque côté, deux mâts avec des oriflammes et des trophées. Au-dessus, en quatre lignes : A ÉPERNAY | UN BANQUET EST OFFERT AU | PRÉS. DE LA RÉP. SOUS UNE | TENTE ÉLEVÉE AU JARD. A l'exergue, en trois lignes : REVUE DES GARDES NATION^les | DE REIMS, CHALONS | AY ETC.

139. — Même sujet. Médaille coulée. Plomb. Diam. : 48^mm.

Droit identique à celui du numéro précédent.

Rev. Semblable à celui du numéro précédent, sauf qu'il n'existe qu'un mât de chaque côté de la tente, le tout encadré dans une réserve; de chaque côté de celle-ci, une bouteille de champagne dont le bouchon saute. Au-dessus : UN BANQUET | EST OFFERT AU PRÉSIDENT DE | LA RÉPUBLIQUE, SOUS UNE TENTE | ÉLEVÉE A CET EFFET AU JARD. A ÉPERNAY. Au-dessous : REVUE DES GARD^S NAT^es DE REIMS, AY | CHALONS & BÉNÉDICTION DE LA | LOCOMOTIVE, ILLUMINATION.

140. — Même sujet. Méd. coulée. Plomb. Diam. : 48^mm.

Droit. Comme ceux des deux numéros précédents.

Rev. Un front de gardes civiques, devant lequel caracole un officier à cheval. Au-dessus, trois bouteilles de champagne dont le bouchon saute; entre celles-ci, les mots : GRANDE | REVUE. Au-dessous, en trois lignes : BÉNÉDICTION DES MACHINES | BANQUET ILLUMINATION^S | BAL &.

141. — *Chemins de fer de* Paris à Chartres, de Tours à Angers, *etc.* Méd. par Bovy. Bronze. Diam. : 84^mm.

Droit. Une femme personnifiant la ville de Paris dont les armes sont figurées sur sa robe, assise de face, la tête ceinte d'une couronne murale; sa main gauche tient une corne d'abondance; à ses pieds, à sa droite, un coffre sommé de trois épis et six sacs d'argent symbolisant le bien-être qu'apporterait le chemin de fer; sur ses genoux, une locomotive vers laquelle quatre personnages à demi-nus, la tête ceinte de couronnes, étendent la main, savoir : au-dessous, une femme à demi-couchée sur un dauphin, la main gauche tenant un médaillon sur lequel on voit un lion rampant et l'inscription : AFRICA ; elle personnifie la MÉDITERRANNÉE dont le nom est inscrit au-dessous avec deux N ; à gauche, un vieillard barbu tenant de la main droite un trident, au bout duquel on lit le mot : OCÉAN; derrière lui, une femme penchée, personnifiant le Bretagne avec l'inscription : ARMORIQUE dans les cheveux; à droite, un vieillard; son bras droit repose sur une urne dont le col porte l'inscription : RHIN. Sur le tour au-dessus : INAUGURATION DE CHEMINS DE FER. A l'exergue 1849; à gauche : A. BOVY.

Rev. Une couronne formée par deux branches composées de bouquets de

feuilles alternativement de chêne et de laurier, nouées par un ruban. Au centre, en treize lignes : LOUIS | NAPOLÉON BONAPARTE | PRÉSIDENT | DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE | M. T. LACROSSE MINISTRE | DES TRAVAUX PUBLICS | SONT INAUGURÉS | LES CHEMINS DE FER DE | PARIS A CHARTRES LE 5 JUIL. | TOURS A ANGERS LE 28 JUIL. | PARIS A ÉPERNAY LE 2 SEPT. | PARIS A TONNERRE | LE 9 SEPT.

1850.

142. — *Chemin de fer de* **Paris à Nevers.** Médaille satirique coulée. Plomb. Diam. : 71mm.

Droit. Dans un cercle de grénetis, deux sabots de grande dimension sont dressés en forme de guérites le long d'une voie de chemin de fer ; au sommet, une lanterne ; devant, les cantonniers ; derrière, la clôture. A l'exergue : UNE GALANTERIE FAITE | A M. DUPIN.

Rev. Dans un cercle de grénetis : NOUVELLES | GUÉRITES ADOPTÉES POUR | LES CANTONNIERS DU CHEMIN DE FER DE | PARIS A NEVERS. | 1850.

Allusion à Dupin de la Nièvre resté fidèle à ses sabots lorsqu'il fut appelé à présider l'assemblée de 1850.

1851.

143. — *Chemin de fer de* **Paris à Dijon.** Méd. par Caqué. Bronze. Diam. : 68mm.

Droit. Sur le tour : LOUIS NAPOLÉON BONAPARTE. Sa tête à gauche. Au bas : CAQUÉ F. | ROBINEAU ÉDITEUR.

Rev. Inscription en dix-huit lignes : VILLE DE DIJON | 1er JUIN 1851 | INAUGURATION DU CHEMIN DE FER | DE PARIS A DIJON | PAR LOUIS NAPOLÉON | Bon DE BRY, PRÉFET DE LA CÔTE D'OR | L. ANDRÉ, MAIRE | JULIEN, INGÉNIEUR EN CHEF — PAROLES DU MAIRE | ..... | RÉPONSE DU PRINCE | ..... | DANS MES MAINS.

144. — *Chemin de fer de* **Poitiers.** Méd. coulée. Plomb. Diam. : 72mm.

Droit. Une locomotive tournée à droite ; au-dessus : CHEMIN DE FER ; au-dessous : DE POITIERS.

Rev. Dans le champ, en quatre lignes : RÉPUBLIQUE FRANÇAISE | LOUIS NAPOLÉON | EN FAIT L'INAUGURATIOn | 1er JUILLET 1851. Au bas : deux branches, sans feuilles, en sautoir.

1852.

145. — *Chemin de fer de* **Paris à Strasbourg.** Méd. à bélière. Laiton et bronze doré. Diam: : 35mm.

Droit. Sur le tour : LOUIS NAPOLÉON BONAPARTE ; sa tête à gauche ; au-dessous, une étoile entre deux points.

Rev. Un prêtre, devant un autel, entre deux enfants de chœur, bénit une locomotive située au premier plan de gauche. De chaque côté de l'autel, un mât avec une oriflamme; derrière l'autel, le public. Sur le tour, en deux lignes concentriques : INAUGURATION DU CHEMIN DE FER DE STRASBOURG | PAR LE PRINCE LOUIS NAPOLÉON. A l'exergue : 18 JUILLET 1852.

146. — Même sujet. Méd. coulée. Plomb. Diam. : 30mm.

Droit. Dans le champ, une locomotive tournée vers la droite; à gauche, la lettre : P.; à droite, la lettre : S.; au-dessus : 18 JUILLET; au-dessous : 1852. Plus bas, une branche de chêne et une de laurier, en sautoir.

Rev. Un aigle tenant, dans ses serres, un rameau d'olivier; à gauche, la lettre : L.; à droite, la lettre : N.; au-dessus : INAUGURÉ PAR LE; au-dessous : PRINCE PRÉSIDENT.

147. — Même sujet. Méd. coulée. Plomb. Diam. : 25mm.

Droit. Dans une couronne de laurier : P A S. Autour : INAUGURATION DU CHEMIN DE FER.

Rev. Dans une couronne de chêne et de laurier, en trois lignes : 18 ET 19 | JUILLET | 1852.

148. — Même sujet. Méd. par Muller. Etain. Diam. : 33mm.

Droit. Dans le champ : Un aigle tenant la foudre dans ses serres. Au-dessous : 18 - 19 JUILLET | 1852. Sur le tour : EN PRÉSENCE DU PRINCE LOUIS NAPOLÉON. Au bas, une rosace et au-dessous : MULLER F.

Rev. Dans le champ : PARIS | A | STRASBOURG. Au-dessus, une étoile; en dessous, un tiret orné; sur le tour : INAUGURATION DU CHEMIN DE FER; au bas, une rosace.

149. — Même sujet. Pièce en ivoire, non datée. Diam. : 43mm.

Droit. A l'intérieur d'un cercle en grénetis, sur le tour : CHEMIN DE FER DE PARIS A STRASBOURG; dans le champ : L'AMIRAL ARNOUS | ADMINISTRATEUR.

Rev. Dans un entourage ornementé, deux écussons aux armes de Paris et de Strasbourg surmontés d'une couronne murale et posés sur un trophée de drapeaux.

1853.

150. — Lignes de Jonction du Rhône à la Loire. Cliché uniface en étain, non daté. Diam. : 39mm.

Une locomotive tournée vers la gauche. Sur le tour : CHEMINS DE FER DE JONCTION DU RHONE A LA LOIRE.

En 1853, une loi autorisa la réunion dans les mains de la même compagnie des lignes de Lyon à Saint-Etienne, Saint-Etienne à Andrézieux, et Andrézieux à Roanne, reliant le Rhône à la Loire; sur ces lignes, la traction s'effectuait encore partiellement par chevaux et machines fixes; à cette occasion, les concessions furent revisées, les tarifs, unifiés et le tracé des lignes, amélioré.

1854.

151. — *Chemin de fer de* **Paris à Strasbourg, Metz,** *etc.* Méd. par Bovy. Argent et bronze. Diam. : 69mm.

Droit. Sur le tour : NAPOLÉON III EMPEREUR. Sa tête à gauche. Au bas : A. BOVY.

Rev. Sur le tour en deux lignes concentriques : CHEMINS DE FER DE PARIS A STRASBOURG | REIMS, METZ, THIONVILLE, SARREBRUCK. Au-dessous, en cinq lignes horizontales : NAPOLÉON III | RÉGNANT | Mr. P. MAGNE, MINISTRE DE L'AGRICULTURE | DU COMMce ET DES TRAVx PUBLICS. | 1854. Plus bas, au premier plan, un canal avec la maison de l'éclusier; derrière, une rivière traversée par deux ponts, celui de droite, pour le chemin de fer; sur le remblai d'accès du pont : VALLÉE DE LIVERDUN. MEURTHE; au fond, la ville s'étage sur les hauteurs. A gauche : A. BOVY. Sous ce paysage, au milieu, les écussons accolés de Paris et de Strasbourg, supportés par une locomotive à cheminée centrale. A droite, un vieillard, à gauche une jeune femme demi-nus, tenant d'une main des cornes d'abondance qui reposent sur les écussons, de l'autre, des urnes sur le col desquelles il est écrit, à droite : RHIN, à gauche : SEINE.

152. — *Chemin de fer d'***Epernay à Reims.** Méd. coulée. Plomb. Diam. : 48mm.

Droit. Sur le tour : INAUGURATION DU CHEMIN DE FER. FÊTE A REIMS. M. WERLÉ MAIRE. Dans le champ : 4 | JUIN | 1854 et concentriquement, au-dessus : LIGNE DE L'EST; au-dessous : EMBRANCHEMENT D'EPERNAY A REIMS.

Rev. Un autel flanqué de chaque côté d'une tribune pavoisée pleine de monde; le clergé bénit deux locomotives qui se trouvent devant les tribunes. A l'exergue : BÉNÉDICTION | DES | LOCOMOTIVES.

153. — *Chemin de fer de* **Ceinture de Paris,** *Rive droite.* Méd. par Bovy et Merley. Bronze. Diam. : 77mm.

Droit. Dans un cercle de grénetis, sur le tour : NAPOLÉON III EMPEREUR. Sa tête à gauche; au bas : A. BOVY.

Rev. Au premier plan, un pont; derrière, le panorama de la ville de Paris. Au-dessus, circulairement en deux lignes : CHEMIN DE FER DE CEINTURE | EXÉCUTÉ EN VERTU DU DÉCRET DU 10 Xbre 1851; horizontalement : NAPOLÉON III RÉGNANT. Au-dessous, en trois lignes : PONT NAPOLÉON | Mr. P. MAGNE, MINISTRE DE L'AGRICULTURE | DU COMMERCE ET DES TRAVAUX PUBLICS. Plus bas, l'écusson de la ville de Paris accosté des attributs de l'agriculture, du commerce, de la marine, des beaux arts et des sciences; à droite : L. MERLEY F. Au bas : MDCCCLIV.

153bis. — *Chemin de fer de* **Paris à Lyon** *(Chalon-sur-Saone à Lyon).* Méd. par Caqué. Argent. Diam. : 37mm.

Droit. Tête laurée de l'empereur tournée vers la gauche. Autour : NAPOLÉON III EMPEREUR. Au bas : CAQUÉ GRA(veur) DE L'EMPEREUR.

Rev. Une locomotive se dirigeant vers la gauche; au-dessous, en six lignes : CHEMIN DE FER | DE PARIS A LYON | OUVERTURE DE LA LIGNE | CHALON A LYON | LE 10 JUILLET | 1854.

1855.

154. — *Chemin de fer de* **Paris à Brest.** Méd. par Bovy. Bronze. Diam. : 77mm.

Droit. Comme celui du numéro précédent.

Rev. Un viaduc traversé par un train de chemin de fer se dirigeant vers la droite ; derrière, le panorama de la ville de Laval. A gauche, sur le remblai, en quatre lignes : VIADUC | DE LA | MAYENNE | A LAVAL. Au-dessus, circulairement : CHEMIN DE FER DE L'OUEST ; horizontalement : 1855 | NAPOLÉON III RÉGNANT. Au-dessous : Mr. P. MAGNE MINISTRE | DE L'AGRICULTURE, DU COMMERCE | ET DES TRAVAUX PUBLICS | A. BOVY ; plus bas, quatre écussons reposant sur une couronne composée des principaux objets de l'industrie locale ; aux extrémités de cette couronne, deux cartouches portant l'inscription PARIS à gauche, et BREST à droite. Au-dessus des écussons, le nom des villes : CHARTRES, LE MANS, RENNES, St-BRIEUC.

155. — *Chemin de fer de* **Paris à la Méditerranée.** Méd. par Bovy et Merley. Bronze. Diam. : 77mm.

Droit. Comme celui du numéro 153.

Rev. Un pont traversé par un train de chemin de fer se dirigeant vers la droite ; de face, la perspective du Rhône sur lequel un second pont se voit dans le lointain ; sur la gauche et au fond, le panorama de Lyon. Sur le tour, circulairement, en deux lignes : CHEMIN DE FER DE PARIS A LA MÉDITERRANÉE | PAR DIJON, LYON ET AVIGNON ; horizontalement : 1855 | NAPOLÉON III RÉGNANT. Au-dessous, à droite : PONT SUR LE RHONE A LYON. A l'exergue : Mr. P. MAGNE MINISTRE DE L'AGRICULTURE | DU COMMERCE ET DES TRAVAUX PUBLICS ; plus bas, sur un fond d'attributs du commerce, de la marine, etc., trois écussons aux armes de Paris à gauche, de Lyon au milieu et de Marseille à droite ; l'écusson du milieu, entre deux cornes d'abondance. Au-dessous L. MERLEY F.

156. — *Chemin de fer de* **Paris en Espagne.** Méd. par Bovy et Oudiné. Bronze. Diam. : 77mm.

Droit. Comme celui du numéro 153.

Rev. Au premier plan, un train de chemin de fer composé d'une locomotive, d'un tender et de cinq wagons à marchandises, sort d'une tranchée à droite et se dirige vers le portail d'un tunnel à gauche ; derrière, un panorama de ville. Au-dessus, circulairement en deux lignes : CHEMIN DE FER DE PARIS EN ESPAGNE | PAR ORLÉANS, TOURS, BORDEAUX ET BAYONNE ; horizontalement : 1855 | NAPOLÉON III RÉGNANT | Mr. P. MAGNE MINISTRE DE L'AGRICULTURE | DU COMMERCE ET DES TRAVAUX

PUBLICS. Au-dessous, cinq écussons, les deux supérieurs aux armes de l'empire français et de l'Espagne, les autres avec des couronnes murales aux armes d'Orléans à gauche, de Tours au milieu et de Bordeaux à droite. Deux femmes s'appuient sur ces écussons ; celle de gauche, personnifiant la France, tient une couronne de la main droite et un sceptre de la main gauche ; celle de droite, personnifiant l'Espagne, tient un sceptre de la main droite et une palme de la main gauche. De chaque côté, les attributs du commerce, de la géographie et des beaux-arts ; à droite, sur un globe terrestre : AMÉRIQUE 1492 ; sur une palette de peintre : MURILLO | VELASQUEZ | ZURBARAN. A l'exergue : E. A. OUDINÉ F.

157. — *Chemin de fer de* **Charenton.** Méd. Bronze. Diam. : 32mm.

Droit. Deux branches de laurier nouées formant couronne, entre lesquelles l'inscription en sept lignes : INAUGURATION | DU | CHEMIN DE FER | DE | CHARENTON | 1er JUILLET | 1855.

Rev. Six lignes, la première cintrée : GRAND CONCOURS D'ORPHÉONS | SOUS | LA DIRECTION | DU COMITÉ | DES ARTISTES MUSICIENS | DE FRANCE.

1857.

158. — **Perdonnet,** *Professeur de chemins de fer.* Méd. par Caqué. Bronze. Diam. : 68mm.

Droit. Dans une large couronne de laurier fruité se terminant à la partie inférieure par une rosace, l'inscription suivante en neuf lignes : A | Ate PERDONNET | PROFESSEUR | DE CHEMINS DE FER | A L'ÉCOLE CENTRALE | DES ARTS ET MANUFACTURES | TÉMOIGNAGNE DE SYMPATHIE | SES ÉLÈVES | 3 AVRIL 1857.

Rev. Dans un cadre à trois compartiments, les noms de 108 élèves répartis en trois colonnes. Au-dessus, deux étoiles; au-dessous, deux branches de laurier croisées; au bas : CAQUÉ F.

159. — *Chemin de fer de* **Dôle à Salins.** Cliché uniface, non daté, en étain. Diam. : 42mm.

Sur le tour : CHEMIN DE FER DE DOLE A SALINS ; dans le champ, deux femmes assises, la tête ceinte de couronnes murales se tiennent par la main ; l'une porte une corne d'abondance; au pied de la seconde, des cristaux de sel rappelant l'importante industrie que le chemin de fer est appelé à desservir. Entre elles, les écussons des deux villes. Au bas, un motif décoratif et une guirlande de fleurs.

Ce chemin de fer a été concédé à M. de Grimaldi en 1852 et ouvert à l'exploitation en 1857.

160. — *Chemin de fer de* **Macon à Genève.** Méd. octogone, non datée. Laiton. Larg. : 36mm.

Droit. Une locomotive tournée vers la droite.

Rev. Dans un cercle en torsade, la légende en cinq lignes : CHEMIN | DE FER | DE | MACON | A GENÈVE.

La ligne de Lyon à Genève ainsi que l'embranchement d'Ambérieu à Mâcon ont été concédés en 1853 et mis en exploitation par sections successives en 1856 et 1857; l'embranchement ci-dessus fait partie de la ligne directe Paris-Mâcon-Genève.

161. — *Chemin de fer de* **Paris à Beauvais.** Méd. par Dantzell. Étain. Diam. : 28mm.

Droit. Tête laurée de l'empereur tournée à gauche. Autour : S. M. NAPOLÉON III EMPEREUR DES FRANÇAIS. Au bas : DANTZELL.

Rev. Une locomotive tournée vers la droite. Sur le tour : CHEMIN DE FER DE PARIS A BEAUVAIS . INAUGURATION LE 1 SEPT. 1857.

N. B. Il paraîtrait que le coin de cette médaille s'est fendu à la trempe; après avoir été essayé sur un flan en étain, il se serait brisé entièrement, de sorte qu'il n'existerait qu'un seul exemplaire de cette médaille.

1858.

162. — *Chemin de fer de* **Lyon à Genève.** Méd. par Bovy. Argent et bronze. Diam. : 48mm.

Droit. Une locomotive tournée à gauche et portant, au milieu, un trophée de quatre drapeaux, deux suisses et deux français; sur l'un de ceux-ci, l'inscription : HONNEUR ET PATRIE; entre ces drapeaux, en haut, un caducée; au bas, les écussons de Paris, de Lyon et de Genève. Sur le tour : INAUGURATION DU CHEMIN DE FER DE LYON A GENÈVE. A l'exergue : 16 MARS 1858 | A. BOVY.

Rev. L'écusson genevois de la pièce de 10 fr. de 1848 et 1851, sauf que la devise : POST. TENEBRAS. LUX, au lieu d'être dans un cercle coupé, se trouve sur une banderole contournant la partie inférieure de l'écusson.

163. — *Chemin de fer de* **Cherbourg.** Méd. à belière par Caqué. Laiton. Diam. : 23mm.

Droit. Sur le tour : EUGÉNIE IMPÉRATRICE * NAPOLÉON EMPEREUR. Leurs têtes accolées, à gauche. Sur la section du cou : CAQUÉ F. Plus bas : 101 | ROBINEAU R. S. LOUIS.

Rev. Sur le tour : INAUGURATION DU CHin DE FER DE CHERBOURG ET DU Gd BASSIN NAPOLÉON III. Dans le champ, en quatorze lignes : PAR | S. M. L'EMPEREUR | EN PRÉSENCE DE LL. MM. | L'IMPÉRATRICE | ET LA REINE D'ANGLETERRE | DES SOUVERAINS | ET PRINCES ALLIÉS | DES GRANDS DIGNITAIRES | DE L'EMPIRE | ET DES AUTORITÉS RELIGses | CIVILES ET MILITAIRES | DE CHERBOURG | 4. 5. 6. 7 AOUT | 1858.

164. — *Chemin de fer de* **Blesme à Gray.** Cliché uniface, non daté, en étain. Diam. : 46mm.

Deux femmes assises, demi-nues, personnifient la Marne et la Saône; entre elles, deux urnes qui se déversent. L'une des femmes tient un gouvernail, l'autre, un aviron; à gauche, un cep de vigne; à droite, des épis de grain sur pied; au-dessous, les écussons des villes de S^{t}-Dizier et de Gray, dans un motif ornementé. Sur le tour : C^{ie} DU CHEMIN DE FER DE BLESME ET S^{t} DIZIER A GRAY * JONCTION DE LA MARNE A LA SAONE *.

Cette ligne, qui se détache à Blesme de la ligne de Paris à Strasbourg, a remplacé le projet de canal de la Marne à la Saône; elle a été concédée à MM. Wilkinson et consorts, le 26 mars 1852, ouverte par sections de 1854 à 1858. Elle est entrée dans le réseau de la C^{ie} de l'Est, en 1859.

165. — *Chemin de fer de* **Salins.** Méd. par Foux. Argent et bronze. Diam. : 40^{mm}.

Droit. La tête laurée de l'Empereur vers la gauche. Sur le tour : NAPOLÉON III EMPEREUR. Sous le cou : FOUX F.

Rev. Inscription en huit lignes : INAUGURATION | DU CHEMIN DE FER | DE SALINS | LE 16 MAI 1857 | INAUGURATION | D'UN ÉTABLISSEMENT | THERMAL | LE 6 JUIN 1858.

1859.

166. — **Même sujet.** Méd. par Merley. Bronze. Diam. : 74^{mm}.

Droit. La tête à gauche de de Grimaldi. Sur le tour : HOMMAGE DE LA VILLE DE SALINS RECONNAISSANTE. Au bas : L. MERLEY 1859.

Rev. Une couronne formée d'une palme et d'une branche de laurier. Au bas, l'écusson de la ville. A l'intérieur, en douze lignes : A M^{r}. J. M. | DE GRIMALDI | CHEVALIER DE LA LÉGION D'HONNEUR | ..... | MEMBRE DU CONSEIL MUNICIPAL DE SALINS | ..... | 16 MAI 1857 | INAUGURATION DU CHEMIN DE FER DE SALINS | 6 JUIN 1858 | INAUGURATION DES BAINS DE SALINS.

167. — *Chemin de fer de* **Paris à la Varenne Saint-Hilaire.** Méd. par Dantzell. Argent. Diam. : 28^{mm}.

Droit identique à celui du n° 161.

Rev. Une locomotive tournée à gauche. Sur le tour : CHEMIN DE FER DE PARIS A LA VARENNE S^{t} HILAIRE . INAUG. 22 SEPT. 1859.

1862.

168. — *Chemin de fer de* **Nevers à Auxerre.** Méd. par Dubois. Bronze argenté. Diam. : 60^{mm}.

Droit. Sur le tour : VILLE DE VARZY; dans le champ, une couronne formée de branches de chêne nouées par un ruban; au centre, l'écusson de la ville surmonté d'une tiare. Au bas : ALPHÉE DUBOIS.

Rev. Sur le tour : CHEMIN DE FER DE NEVERS A AUXERRE PAR VARZY (DÉCISION IMP^{ale} DU 7 JUILLET) * S. E. M. ROUHER ÉTANT MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS *. Dans

le champ, en dix lignes : A | S. E. M. C. A. DELANGLE | MINISTRE DE LA JUSTICE | GARDE DES SCEAUX DE FRANCE | SÉNATEUR DE L'EMPIRE | MEMBRE DE L'INSTITUT | GRAND CROIX DE LA LÉGION D'HONNEUR | LA VILLE DE VARZY | RECONNAISSANTE | 1862.

1864.

169. — *Chemins de fer vicinaux de* **Strasbourg.** Méd. par Oudiné. Bronze. Diam. : 51mm.

Droit. Sur le tour : NAPOLÉON III EMPEREUR. Sa tête à gauche. Au bas : OUDINÉ.

Rev. Sur le tour : STRASBOURG A BARR ET WASSELONNE-HAGUENAU A NIEDER-BRONN, SCHELESTADT (*sic*) A Ste-MARIE 1859-1864. Dans le champ en treize lignes : CONSTRUCTION | PAR LE CONSEIL GÉNÉRAL | ET LES COMMUNES | DU DÉPARTEMENT DU BAS RHIN | SUR LA PROPOSITION | DE M. MIGNERET, PRÉFET | SUR LES PLANS ET SOUS LA DIRECTION | DE M. COUMÈS, INGÉNIEUR EN CHEF | DIRECTEUR DE LA VICINALITÉ | DE TROIS CHEMINS VICINAUX | CONCÉDÉS A LA Cie DE L'EST | POUR ÊTRE EXPLOITÉS | COMME VOIES FERRÉES.

1866.

170. — **Ligne d'Enghien à Montmorency.** Jeton à bélière. Cuivre doré. Diam. : 23mm.

Droit. Sur le tour : NAPOLÉON III EMPEREUR ; sa tête laurée à gauche. Au bas C. T.

Rev. Dans une couronne formée de deux branches de chêne nouées par un ruban, une inscription en six lignes : INAUGURATION | DU CHEMIN DE FER | D'ENGHIEN | A | MONTMORENCY | 30 JUIN 1866.

171. — **Même sujet.** Jeton à bélière. Cuivre doré. Diam. : 23mm.

Droit. Une locomotive tournée à droite.

Rev. Comme celui du numéro précédent.

172. — **Télégraphes.** Méd. par Bovy. Bronze. Diam. : 74mm.

Droit. Sur le tour : NAPOLÉON III EMPEREUR ; sa tête laurée à gauche. Au bas : A. BOVY.

Rev. Un génie ailé, la tête surmontée d'une flamme, se présente de face, la pointe du pied appuyée sur une pile, les bras étendus, dans chaque main un crayon reposant sur deux fils horizontaux. De la pile part un fil aboutissant au cadran d'un télégraphe Morse, à droite; ce fil communique par les fils horizontaux avec un cadran récepteur placé à gauche et se perd dans la terre. Au bas, dans le lointain, une ligne télégraphique avec ses poteaux. Sur le tour : . VOX . SIGNATA . MANU . TOTUM . CIRCUMVOLAT . ORBEM. A l'exergue : A. BOVY 1866 FECIT.

1867.

173. — Marc Seguin. Georges Stephenson. Méd. par Borrel. Bronze. Diam. : 68mm.

Droit. Sur le tour : MARC SEGUIN * GEORGES STEPHENSON ; leurs têtes accolées, à gauche; au bas : ALFRED BORREL 1867.

Rev. Sur le tour : CONCOURS D'EXPÉRIENCES SUR LA LOCOMOTION A VAPEUR * 1867 *. Dans le champ, une couronne formée par deux branches portant des bouquets de feuilles alternativement de chêne et de laurier et nouées au bas par un ruban. A l'intérieur de la couronne : PRIX | OFFERT PAR | M. A. PERDONNET | A. ; au-dessous, un espace réservé à l'inscription du nom du donataire.

174. — *Chemin de fer de* Ceinture de Paris, *Rive gauche.* Méd. par Merley. Bronze. Diam. : 77mm.

Droit. Sur le tour : NAPOLÉON III EMPEREUR; sa tête laurée, à gauche. Au bas : L. MERLEY F.

Rev. Le pont de Bercy parcouru par deux trains se dirigeant en sens inverse ; sur la Seine, deux bateaux ; à droite et à gauche, sous l'arche de rive, une charrette circulant sur la route. Au fond, le panorama de Paris et des fortifications. Au-dessous, l'écusson de la ville de Paris ayant pour supports deux sirènes ailées tenant un aviron. Au-dessus, concentriquement en deux lignes : CHEMIN . DE . FER . DE CEINTURE . DE . PARIS . RIVE . GAUCHE | LIVRÉ A L'EXPLOITATION LE 25 FÉVRIER 1867. Au-dessous, une étoile et l'inscription suivante en quatre lignes horizontales : NAPOLÉON III | RÉGNANT | M. DE FORCADE LA ROQUETTE MINISTRE | DE L'AGRICULTURE DU COMMERCE ET DES TRAVAUX PUBLICS. Au bas : MDCCCLXVII ; à gauche : L. MERLEY F.

1869.

175. — Ligne de Briouze à la Ferté Macé. Jeton octogone, non daté, par Caqué. Argent. Larg. : 31mm.

Droit. Une locomotive à droite ; à l'exergue, à gauche : CAQUÉ.

Rev. En sept lignes : ADMINISTRATION | DU | CHEMIN DE FER | DE | BRIOUZE | A LA | FERTÉ MACÉ.

Sans date (1870?).

176. — *Chemin de fer de la* Croix Rousse *(Lyon).* Jeton ovale. Cuivre. Haut. : 27mm ; Larg. : 33mm.

Droit. Sur le tour : PLAN INCLINÉ DE LA CROIX ROUSSE ; le champ, lisse.

Rev. Sur le tour : COMPAGNIE DES DOMBES ; le champ, lisse.

1870.

177. — Défense de Paris. Méd. Plomb doré. Diam. : 46mm.

Droit. Tête de la République, à gauche, coiffée du bonnet phrygien. Autour : RÉPUBLIQUE FRANÇAISE. Au bas : F. T. et deux mains entrelacées.

Rev. : Sur le tour : RÉPUBLIQUE FRANÇAISE UNE ET INDIVISIBLE * VIVE LA LIBERTÉ. * Près de l'étoile de gauche : F. T. Dans le champ, en huit lignes : LES MARINS | DE LA GLOIRE | ET DE LA DÉVASTATION | ONT REPOUSSÉS (sic) | LES PRUSSIENS | AVEC UNE GROSSE | LOCOMOTIVE BLINDÉE | LE 2 X^bre 1870.

N. B. Une variante de cette médaille porterait au revers la légende : WAGONS BLINDÉS ET GARNIS DE CANONS. 1870.

Tunnel du **Mont Cennis.** Voir Italie n^os 234, 235 et 236 de ce catalogue.

1871.

Même sujet. Voir Italie n^os 237 et 238 de ce catalogue.

1884.

Chemin de fer de **Besançon à Neufchâtel.** Voir Suisse n° 199 de ce catalogue.

1887.

178. — Station de La Garenne Bezons. Méd. par Vernon. Bronze. Diam. : 28^mm.

Droit. Sur le tour : RÉPUBLIQUE FRANÇAISE; sa tête à gauche, coiffée d'un bonnet phrygien et ceinte d'une couronne d'épis, de laurier et de chêne. Au bas : F. VERNON.

Rev. Inscription en six lignes : COMMUNE | DE COLOMBES | INAUGURATION | DE LA GARE DE | LA GARENNE-BEZONS | 1-3 JUILLET 1887 *.

179. — Cinquantenaire des chemins de fer. Méd. avec la tranche en torsade. Bronze. Diam. : 50^mm.

Droit. Sur le tour : SOLENNITÉS DU CINQUANTENAIRE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS * 1887 *. Dans le champ, une locomotive tournée vers la gauche.

Rev. Sur le tour : INAUGURATION DES TRAVAUX DU PALAIS DE VINCENNES * 6 FÉVRIER 1887 *. Dans une couronne formée de deux branches de laurier nouées : A. M. et un espace libre destiné à l'inscription du nom du titulaire.

1889.

179^bis. — *Chemin de fer de* **Montauban à Brives.** Méd. par Trotin. Bronze. Diam. : 68^mm.

Droit. Outils de mineurs posés en sautoir, auxquels est attachée une lampe de mineur. Légende : CHEMIN DE FER DE MONTAUBAN A BRIVES | SOUTERRAIN DE MAROT. Dans le bas, à droite : MASSONET EDIT.

Rev. Entre deux branches de chêne et de laurier nouées par un ruban traversé

par deux pics de mineur, en trois lignes : HOMMAGE | DES OUVRIERS | MINEURS | place pour le nom du titulaire | 10 février 1889.

Pièce gravée par Ch. Trotin et éditée par A. Massonnet.

N° 247 de l'Essai sur les jetons et médailles de mines françaises par M. Jules Florange.

1890.

180. — *Chemin de fer de* **La Roche à Cluses (Savoie).** Méd. à bélière, par Vieuxmaire. Métal blanc. Diam. : 23mm.

Droit. La tête de la république à droite, ceinte d'une couronne d'épis et de chêne. Sur le tour : CONFÉDÉRATION HELVÉTIQUE. Au bas : VIEUXMAIRE.

Rev. Circulairement : * SOUVENIR DES FÊTES D'INAUGURATION *; horizontalement, en sept lignes : DU | CHEMIN DE FER | DE LA ROCHE | BONNEVILLE | CLUSES | 15 JUIN | 1890.

Cette petite médaille est d'origine suisse et se portait avec un insigne formé de deux drapeaux français croisés; le droit a été emprunté à la médaille suisse portant le n° 204.

1895.

180*bis*. — *Chemin de fer de* **Paris à Orléans.** Méd. par Stern. Or. Diam. : 60mm.

Droit. Sur le tour : CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLÉANS. A l'exergue : LOI DU 7 JUILLET 1838. Dans le champ, le même sujet qu'au droit du n° 115. Au-dessous : D'APRÈS BOVY.

Le revers porte une dédicace au donataire.

Cette pièce en or, sans doute unique, a été faite par le graveur Stern pour être remise à un fonctionnaire de la Compagnie.

1891.

181. — *Chemin de fer de* **Paris-Lyon-Méditerranée.** Plaquette par Roty. Argent. Haut. 45. Larg. 59.

Droit. Les villes du littoral méditerranéen personnifiées par une femme tenant dans la main droite une gerbe de palmes et de fleurs; elle est conduite par un génie ailé, allégorisant le progrès, vers un groupe de deux femmes qui se donnent la main et dont l'une, personnifiant Paris, embrasse sur le front la seconde, personnifiant la ville de Lyon. Au second plan, intérieur de gare avec des trains de chemins de fer. Dans le lointain, le panorama de la ville de Paris où l'on distingue la basilique du Sacré-Cœur. Au-dessus, l'inscription : PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE ; à droite, l'écusson de la ville de Paris. Au bas, à gauche : O. ROTY. A l'exergue : FERRO CONJUNGIT.

Rev. Vue extérieure de la gare à Paris; au-dessus : ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

DES ACTIONNAIRES ; sur le fronton du monument : PARIS, LYON, MÉDITERRANÉE. A droite, en travers : MARIUS TONDOIRE ARCH^te.

Voir Pl. III, n° 20.

Cette plaquette est distribuée comme jeton de présence aux actionnaires qui assistent aux assemblées générales de la Compagnie.

1902.

Chemin de fer de **Penarroya** (*Hommage à M^r Ledoux*). Voir Espagne, n° 270 de ce catalogue.

Cette plaquette, espagnole par le sujet, est d'origine française.

1904.

182. — *Chemin de fer de* **Carhaix à Pleyben.** Méd. par Daniel Dupuis et H. Dubois. Argent. Diam. : 41^mm.

Droit. La tête à droite de la République ceinte d'une couronne de chêne entremêlée dans une chevelure abondante. Autour : RÉPUBLIQUE FRANÇAISE ; à droite : DANIEL DUPUIS.

Rev. Une couronne formée d'une branche de laurier et d'une branche de chêne nouées par un ruban. A l'intérieur de cette couronne, l'inscription, en sept lignes, dans un cercle de grénetis : CHEMIN DE FER | DE | CARHAIX | A | PLEYBEN | INAUGURÉ | LE 6 AVRIL 1904. Au bas : H. DUBOIS.

Sans date.

182^bis. — Société de Secours mutuels *du chemin de fer de* **Paris-Lyon-Méditerranée.** Méd. Bronze. Diam. : 45^mm.

Droit. Dans le champ, une locomotive tournée vers la gauche; au-dessus, circulairement : AGENTS DU CHEMIN DE FER et horizontalement : P. L. M. Sur le tour : 202^e SOCIÉTÉ DE SECOURS MUTUELS * LYON *.

Rev. Inscription en six lignes. dont la première et la dernière sont cintrées : DÉDIÉ | A | M. E^ne GENIN | PRÉSIDENT | — | LES SOCIÉTAIRES | — | RECONNAISSANTS.

COLONIES

ALGÉRIE

183. — *Chemins de fer* **algériens.** Méd. par Barre. Bronze. Diam. : 50mm.

Droit. Sur le tour : NAPOLÉON III EMPEREUR; sa tête à gauche. Au bas : BARRE.

Rev. Sur le tour : LE MARal Cte RANDON, GOUVERNEUR GÉNl * LE MARal Cte VAILLANT, MINre DE LA GUERRE *. Dans le champ, une couronne de chêne, nouée au bas par un ruban ; à l'intérieur, en cinq lignes : CHEMINS DE FER | DÉCRÉTÉS | LE 8 AVRIL 1857 | — | L'ALGÉRIE | RECONNAISSANTE.

183bis. — **Même sujet.** Méd. par Bovy. Bronze. Diam. : 27mm.

Semblable à la précédente, sauf le nom de Barre qui est remplacé par A. BOVY. La couronne est sans ruban.

1886.

184. — *Chemins de fer de l'***Est-Algérien.** Méd. par Roty. Argent et bronze. Diam. : 69mm.

Droit. Au milieu des nuages, deux jeunes femmes, demi-nues, la tête ceinte d'une couronne murale, et personnifiant Alger et Constantine, s'embrassent; celle de gauche, Alger, tient un aviron dans la main droite. De chaque côté, la vue à vol d'oiseau des deux villes. Sur le tour : OUVERTURE . DE . LA . LIGNE . D'ALGER . A . CONSTANTINE. Au bas : 3 NOVEMBRE | MDCCCLXXXVI; à droite : O. ROTY, sous une plante de cactus.

Rev. Une femme nue représentant la fortune, debout de face, un pied sur une roue sortant des nuages; elle tient dans la main gauche une corne d'abondance. Sur le tour : COMPAGNIE . DES . CHEMINS . DE . FER . DE . L'EST-ALGÉRIEN. Dans le champ, à gauche de la Fortune, en vingt lignes : LOIS | DES . 15 . DÉCEMBRE . 1875 | 2 . AOUT . 1880 | 23 AOUT 1883 . 21 . MAI . ET | 21 . JUILLET . 1884 . 7 . AOUT . 1885 | — | CONSEIL D'ADMINISTRATION | HENRI DURRIEU Pt | LÉOPOLD LEGER | LE GÉNÉRAL LIEBERT | BARON J. DE REINACH | LÉON THELIER | ALBERT CHABERT | COMTE D'HAUSSONVILLE | — | CONCESSIONNAIRES PRIMITIFS | H. JORET | H. DURRIEU | THELIER ET | HENROTTE | KOHN REINACH | ET Cie. A droite de la Fortune, en six lignes : INGÉNIEURS | DE LA | CONSTRUCTION | SCHERER | GODARD | BOUCHER LEOMENIL.

Voir Pl. III, n° 21.

TONKIN

1903.

185. — *Chemin de fer de* **Hanoï à Nam-Dinh.** Méd. Argent et bronze. Diam. : 29mm.

Droit. La tête de la République tournée à gauche et ceinte d'une couronne formée d'épis, de feuilles de laurier et de chêne. Sur le tour : RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

Rev. Une locomotive fumante, tournée vers la gauche. Sur le tour : CHEMIN DE FER DE HANOÏ A NAM-DINH. Au bas, en trois lignes : INAUGURÉ | LE 7 JANVIER | 1903.

Voir Pl. XI, n° 60.

SUISSE

Le sol accidenté de la Suisse a rendu plus ardu le problème de ses chemins de fer et en a retardé la solution; mais, quand les progrès de la nouvelle industrie permirent d'aborder les difficultés techniques que la nature opposait à l'art de l'ingénieur, c'est ce pays qui servit de champ d'expériences où furent réalisées les entreprises les plus grandioses, telles que la traversée des Alpes, ou les plus originales, telles que les chemins de fer funiculaires ou à crémaillères.

La première ligne de chemin de fer, de Baden à Zürig, fut inaugurée le 9 août 1847; ce fut seulement en 1849 que l'Assemblée fédérale invita le Conseil fédéral à préparer un projet d'ensemble des voies ferrées ainsi que les lois organiques qui devaient en permettre l'exécution; conformément à ce programme, la loi sur les expropriations fut votée en 1850 et la loi fédérale confiant aux cantons la faculté d'accorder des concessions à l'industrie privée, le 28 juillet 1852; le conseil fédéral avait proposé de réserver à l'Etat le monopole des chemins de fer, mais cette proposition fut rejetée; ce ne fut que vingt ans après, que la loi du 23 décembre 1872 transféra à la Confédération le droit qui avait été réservé jusque-là aux cantons. Sous le régime de ces deux lois, le réseau suisse prit un développement important, mais comme dans les autres pays, les crises furent nombreuses, causant aux compagnies de grandes pertes qui nécessitèrent le concours financier des communes et des cantons.

Le Gouvernement n'usa pas, en 1888, de son droit de rachat des lignes existantes, bien que cette date eût été fixée dans les actes de concession; mais vers cette époque, il inaugura son ingérence dans les affaires des compagnies par l'acquisition, au moment propice, d'un certain nombre de leurs actions; puis, en 1896, il fit voter à une grande majorité, malgré de violentes polémiques, une loi de

comptabilité des chemins de fer qui imposait aux compagnies des charges nouvelles, notamment pour la constitution de réserves en vue des dépenses d'entretien ou de premier établissement, qui seraient ultérieurement nécessaires; cette loi, qui devait permettre au Gouvernement d'effectuer le rachat à des conditions plus avantageuses, stipulait également la faculté d'y procéder le 1er mai 1903 pour quatre des cinq réseaux suisses; pour la ligne du Gothard seule, cette date fut reculée jusqu'au 1er mai 1909. Le Gouvernement ayant usé de cette faculté, il est actuellement devenu propriétaire de toutes les lignes d'intérêt général, sauf du chemin de fer du Gothard.

1837.

Chemin de fer de **Strasbourg à Bâle.** Voir France, n° 110 de ce catalogue.

1838.

Même sujet. Voir France, nos 111 et 112 de ce catalogue.

1841.

Même sujet. Voir France, n° 118 de ce catalogue.

1857.

186. — *Chemin de fer du* **Jura.** Jeton. Cuivre. Diam. : 25mm.

Droit. Une locomotive, tournée vers la gauche, portant l'inscription : LE PÈRE FRITZ; au-dessus : JURA INDUSTRIEL.

Rev. Inscription en cinq lignes : SECTION | LOCLE CHAUX DE FONDS | INAUGURÉE | LE 1er JUILLET | 1857.

Voir Pl. IV, n° 24.

187. — **Même sujet.** Jeton. Laiton argenté. Diam. : 25mm.

Variété du n° précédent; le droit ne porte pas l'inscription : JURA INDUSTRIEL.

Chemin de fer de **Mâcon à Genève.** Voir France, n° 160 de ce catalogue.

1858.

Chemin de fer de **Lyon à Genève.** Voir France, n° 162 de ce catalogue.

1876.

188. — *Chemin de fer de la* **Broye.** Jeton. Plomb et étain. Diam. : 26mm.

Droit. Locomotive tournée vers la gauche. Inscription : PAYERNE.

Rev. Légende : INAUGURATION DU CHEMIN DE FER DE LA BROYE . AOUT . PAYERNE 1876.

1880.

189. — Tunnel du Gothard. Méd. par Bovy. Argent et bronze. Diam. : 38mm.

Droit. Dans le champ, trois écussons; celui du milieu aux armes de la Suisse, entouré d'ornements; celui de gauche, aux armes de l'Allemagne, surmonté d'une couronne impériale, et entouré du grand cordon de l'aigle noir; celui de droite, aux armes de l'Italie, surmonté de la couronne royale et entouré du grand cordon de l'Annonciade. Au-dessus : GERMANIA HELVETIA ITALIA; au-dessous : VIRIBUS UNITIS. A droite : H. BOVY.

Rev. Sur le tour : AI LAVORANTI AL TRAFORO DEL GOTTARDO * DEN ARBEITEN AM GOTTHARD TUNNEL *. Dans le champ, une couronne formée de deux branches fleuries nouées par un ruban; à l'intérieur : MARS 1880.

Voir Pl. IV, n° 22.

190. — Même sujet. Méd. Bronze et métal blanc. Diam. : 16mm.

Droit. Une locomotive, vue de face, débouche d'un tunnel; au-dessus de ce tunnel, un paysage montagneux; à droite et à gauche des clôtures. Au-dessus, dans une réserve : St GOTTHARD DURCHBOHRT 29 . FEB. 1880.

Rev. Entre deux branches de chêne nouées par un ruban : St GOTTHARD | * | DURCHBOHRT | 29 . FEB. | 1880.

1882.

191. — *Chemin de fer du* Gothard. Méd. par Jäggli. Etain. Diam. : 38mm.

Droit. Trois femmes, l'une debout, tenant de la main droite une couronne, personnifie la Suisse, les deux autres à ses côtés, assises sur des rochers, personnifient, l'Italie à gauche et l'Allemagne à droite; elles posent une main sur des écussons aux armes de leurs pays respectifs. Au-dessous, l'entrée du tunnel sur la paroi intérieure duquel on lit : DURCHBR . | 29 FEB . | 1880. Au-dessus : VIRIBUS UNITIS. A gauche : o. & J(äggli) z(urich).

Rev. Sur le tour : RICORDO ALL' APERTURA DELLA FERROVIA DEL GOTTARDO *. Dans le champ, une couronne de laurier, à l'intérieur de laquelle, l'inscription : MAI | 1882 et à l'extérieur circulairement : ZUR ERINNERUNG AN DIE GOTTHARDFEIER.

192. — Même sujet. Méd. Etain. Diam. : 33mm.

Droit. Dans le fond, le lac de Zurich d'où sort la Limmat; sur les rives, le panorama de la ville. A l'exergue : ZURICH.

Rev. Dans une couronne formée d'une branche de laurier et d'une branche de chêne nouées par un ruban, en huit lignes : ZUR | ERINNERG. | AN DIE | ERÖFFNUNG | D. GOTTHARDBAHN | ZURICH | 17. APRIL | 1882.

193. — Même sujet. Méd. non datée Etain. Diam. : 33mm.

Droit. Une locomotive tournée vers la droite; sur le tour : ZUR ERINNERUNG AN DIE ERÖFFNUNG DER GOTTHARDBAHN ∞. L'exergue lisse.

Rev. Les écussons couronnés aux armes de l'Allemagne à gauche et de l'Italie à droite; au-dessous, la croix suisse sans écusson. Autour, deux branches de laurier fleuries. Les écussons sont inclinés en sens inverse et déformés.

194. — Même sujet. Méd. à bélière. Etain. Diam. : 33mm.

Droit. Trois écussons comme ceux au revers du n° précédent.

Rev. Sur le tour : EN (sic) RICORDO DELL' INAUGURAZIONE; dans le champ, en cinq lignes : DELLA | FERROVIA | DEL | GOTTARDO | 1882 | ∞.

195. — Même sujet. Méd. par Durussel. Argent, bronze et étain. Diam. : 40mm.

Droit. Devant un panorama de montagnes, la Suisse personnifiée par une femme sur le corsage de laquelle se trouvent les armes du pays. Sa main gauche, qui repose sur un écusson aux armes de la Suisse, tient un rameau d'olivier; la main droite est appuyée sur l'épaule d'un vieillard barbu personnifiant le Tessin; celui-ci est assis sur une urne et tient un aviron de la main droite. A gauche, l'entrée du tunnel; à droite, l'avant d'une locomotive. A l'exergue : 1882; à gauche : E. DURUSSEL.

Rev. Sur le tour : TIRO CANTONALE LIBERALE; au bas : BELLINZONA. Dans le champ, sur deux carabines en sautoir, l'écusson aux armes de la ville; autour, deux branches croisées, l'une de laurier, l'autre de chêne; au-dessus, une étoile.

1883.

196. — Même sujet. Méd. par Jäggli. Argent et bronze. Diam. : 51mm.

Droit. Une locomotive débouche d'un tunnel dont les rails se dirigent à droite; de chaque côté, une clôture en lattis; un chemin, bordé d'un garde-corps, gravit vers la droite la montagne au-dessus du tunnel; au fond, un paysage montagneux sur lequel se lève le soleil; sur la tête du tunnel, deux personnages. Dans une banderole, au-dessus, l'inscription : St GOTTHARD DURCHBOHRT 29 . FEBR . 1880. Au-dessous, sur la ligne de l'exergue : W. M. L'exergue lisse.

Rev. Un pont sur la Limmat et la vue des quais. Au-dessus : ZUR ERÖFFNUNG DER QUAIBRÜCKE IN ZURICH. A l'exergue : ERBAUT 1882-1883 —•— . A droite, sous la ligne de l'exergue : M. JAGGLI CENTRALHOF ZURICH.

197. — Même sujet. Méd. par le même. Etain. Diam. : 51mm.

Droit identique à celui du numéro précédent.

Rev. Le panorama de la ville traversée par la Limmat et la gare du chemin de fer d'où sort un train; dans le lointain, le lac et à l'horizon, des montagnes. Au-dessus, dans une réserve : SCHWEIZERISCHE LANDESAUSTELLUNG. Au bas, à gauche : M. JAGGLI . ZURICH. A l'exergue : ZURICH 1883.

198. — Même sujet. Pièce de cinq francs par Durussel. Argent. Diam. : 37mm.

Droit. La Suisse, personnifiée par une femme assise sur le corsage de laquelle sont les armes du pays; sa main droite tient la garde d'une épée à laquelle est attaché un ruban qui retient l'écusson suisse; sa main gauche est posée sur l'épaule d'un vieillard, également assis, personnifiant le Tessin; celui-ci tient de sa main gauche un aviron; à ses pieds, une urne; de la main droite, il montre l'entrée d'un tunnel sur lequel sont assis les deux personnages, et d'où débouche une locomotive. Sur le tour : LIBERTADE INERME E DE' TIRANNI AGEVOL PREDA. A l'exergue : 5 FR. A gauche : E. DURUSSEL.

Rev. A gauche, un trophée entouré d'une palme; il est formé de l'écusson suisse dont la croix est cantonnée des lettres : L . U . G . A ., d'un chapeau de tireur, de carabines et de drapeaux; à droite, le panorama du lac de Lugano. Au-dessus, dans une banderole, en lettres gravées : TIRO FEDERALE IN LUGANO 1883.

1884.

199. — *Chemin de fer de* **Besançon à Neufchâtel.** Méd. par Jacot. Bronze et étain. Diam. : 40^{mm}.

Droit. Un train débouche d'un tunnel à gauche. A l'arrière plan, un panorama de montagnes entourant un lac éclairé, à droite, par le soleil levant. De chaque côté, un écusson : celui de droite, aux armes de la Suisse; celui de gauche, portant les lettres : R F. Au-dessus, sur des nuages, Mercure avec ses attributs. Sur le tour : PROGRÈS INDUSTRIE. A l'exergue, à droite : E. JACOT G.

Rev. Sur le tour : BESANÇON . MORTEAU . LOCLE . CHAUX-DE-FONDS . NEUFCHATEL *. Dans le champ, en trois lignes : OUVERTURE | LE 4 AOUT | . 1884.

1890.

200. — *Chemin de fer du* **Mont Generoso.** Jeton non daté. Métal blanc et cuivre. Diam. : 25^{mm}.

Droit. Vue de la montagne et du tracé du chemin de fer à crémaillère; sur ce dernier, un train. Au-dessus : STATION DE DÉPART CAPOLAGO | LAC DE LUGANO. A l'exergue : MONTE GENEROSO | H. 1695 M.

Rev. Vue de l'hôtel au sommet de la montagne; devant l'hôtel, la station. Sur le tour : FERROVIA DEL GENEROSO . STAZIONE E RISTORANTE. A l'exergue : VETTA.

La ligne a été ouverte à la fin du mois de juin 1890.

Chemin de fer de **La Roche à Cluses.** Voir France, n° 180 de ce catalogue.

Ce jeton, bien que commémorant l'inauguration d'une ligne de chemin de fer française, est d'origine suisse.

1892.

201. — *Chemin de fer de* **Saignelegier à La Chaux de Fonds.** Méd. à bélière. Aluminium. Diam. : 28^{mm}.

Droit. Locomotive tournée vers la gauche.

Rev. Sur le tour : CHEMIN DE FER DU RÉGIONAL DE SAIGNELEGIER CHAUX DE FONDS. Dans un cercle : 3 DÉC.; au-dessous, sur une banderole : 1892; autour, une branche de laurier.

1893.

202. — Tunnel du Gothard. *Louis Favre.* Méd. par Richard. Argent et bronze. Diam. : 63mm.

Droit. Sur le tour : LOUIS FAVRE * CHÊNE BOURG. Dans le champ, le monument élevé à sa mémoire et dont on voit le socle surmonté de la statue; de la main droite, il tient un pic de mineur; de la main gauche, un plan déplié sur lequel on lit : (Percem)ENT DU St GOTHARD | SUISSE. Dans le fond, vue du bourg de Chêne et des montagnes de la Savoie; sur le côté gauche, le chemin de fer. Sur le bord, à droite : CH. RICHARD FECIT; à gauche : J. E. GOSS. ARCH. INV. A l'exergue : 30 JUILLET 1893.

Rev. Sur le tour : EN SOUVENIR DU MONUMENT ÉLEVÉ A LOUIS FAVRE * E. LAMBERT STATUAIRE *. Dans le champ, en neuf lignes : TUNNEL | DU | St GOTHARD | 1872 . 14920 MÈTRES . 1880 | — | LOUIS FAVRE ENTREPRENEUR | NÉ A CHÊNE PRÈS GENÈVE-SUISSE | LE 26 JANVIER 1826 | MORT DANS LE TUNNEL | LE 19 JUILLET 1879. Au-dessous, trois écussons accolés; à gauche, celui du Tessin; au centre, celui de Genève surmonté d'un soleil rayonnant portant les lettres $\overline{\text{IHS}}$; à droite, celui d'Uri. Sur le côté gauche, une palme; à droite, une branche fleurie de rhododendrons. Au bas, des edelweis et une banderole avec la devise : POST TENEBRAS LUX. Au fond, les Alpes; à droite, l'ouverture du tunnel. A gauche, sur le tour : C. R.

Voir Pl. IV, n° 25.

203. — *Chemin de fer d'***Yverdon à Sainte-Croix.** Méd. à bélière par Richard. Argent, étain. Diam. : 28mm.

Droit. Devant un panorama de montagnes, une locomotive débouche d'un tunnel et traverse, vers la droite, un viaduc à deux arches. Sur le tour : INAUGURATION DU CHEMIN DE FER YVERDON Se CROIX * 1893 *.

Rev. Légende : COLLÈGE Ste CROIX; au-dessous, la vue de l'établissement. Au bas : à gauche : c(harles) R(ichard).

204. — Même sujet. Méd. à bélière par Vieuxmaire. Etain doré. Diam. : 23mm.

Droit. La tête de la République, tournée à droite, ceinte d'une couronne d'épis et de chêne. Sur le tour : FÉDÉRATION HELVÉTIQUE. Au bas : VIEUXMAIRE.

Rev. Circulairement : SOUVENIR DE L'INAUGURATION; horizontalement, en sept lignes : DU | CHEMIN DE FER | D'YVERDON | A SAINTE CROIX | 17 ET 18 | NOVEMBRE | 1893.

1894.

205. — Daniel Colladon. Méd. par Hantz. Argent, bronze et étain. Diam. : 61mm.

Droit. Sur le tour : DANIEL COLLADON GENÈVE 1802-1893; son buste tourné vers la gauche. Au bas : GEORGES HANTZ 1894 — U. G. D. GENÈVE.

Rev. Une perforatrice à air comprimé, montée sur son affût et en activité dans un tunnel; trois ouvriers au travail. Sur le tour : VITESSE DU SON, AIR COMPRIMÉ, EFFETS DE LA FOUDRE, FONTAINES LUMINEUSES, ETC. *.

C'est grâce aux travaux de Colladon sur l'air comprimé que Sommeiller inventa sa perforatrice qui fut employée avec succès au creusement du tunnel du Mont Cenis.

206. — Tunnel de l'Albis. Méd. par Bovy et Schlütter. Or, argent et bronze. Diam. : 37mm.

Droit. Sur le tour : VIRIBUS . SCHWEIZERISCHE NORDOSTBAHN . UNITIS . BAUUNTERNEHMUNG FRANZ LUSSER U. cie. Dans une couronne formée d'une branche de laurier et d'une branche de chêne nouées par un ruban, la légende en cinq lignes : ANDENKEN | AN BAU DES | ALBIS-TUNNELS | 1892-1894 | 3358M. Entre les deux premières lignes, deux marteaux en sautoir; dans l'ouverture de la couronne, une étoile.

Rev. Sur le tour : OBERINGr R. MOSER. SECT. INGr G. ZOLLINGER . BAUFr J. ZURFLÜH * INGr F. LUSSER. INGr W. POLAK. INGr E. SEYFERT *. Dans le champ, sur un motif ornementé, l'écusson aux armes de la confédération, accompagné de deux écussons; celui de gauche, aux armes de Zug et celui de droite, aux armes de Zurich. Au-dessus, circulairement : KANT . ZUG . SCHWEIZ K . ZURICH; au-dessous : 15 MAI 1894; à gauche : HUGUES BOVY DIR.; à droite : V. SCHLUTTER FEC., ces noms sont surmontés de trois étoiles, une grande au milieu de deux petites.

N. B. Les médailles d'or et quelques-unes d'argent portent sur la tranche : MITT. GOTT. GLUCK AUF! ERST WÄGEN. DANN WAGEN. NIEMALS VERZAGEN!

Le tunnel se trouve sur la ligne de Zurich à Zug.

1895.

207. — *Chemin de fer de* Bière-Apples-Morges. Méd. à bélière par Vieuxmaire. Métal blanc, aluminium. Diam. : 23mm.

Droit identique à celui du n° 204.

Rev. Légende en huit lignes, la première, circulaire : SOUVENIR DE L'INAUGURATION | DU | CHEMIN | DE FER | DE | BIERE-APPLES-MORGES | 29, 30 JUIN | 1895.

1896.

208. — Dr Th. Sourbeck. Méd. Métal blanc. Diam. : 33mm.

Droit. Sur le tour : Dr TH. SOURBECK GENERAL SECRETÄR DES v(erein) s(chweize-

rischer), E(isenbahn) A(rbeiter). Son buste tourné à droite; la tête est couverte d'un bonnet de fourrures.

Rev. Sur le tour : ERINNERUNG AN DEN SCHWEIZ . EISENBAHNERTAG . 16 FEBR . 1896 AARAU *. Dans le champ, une roue ailée sur un rail dans des nuages; au-dessus, la croix suisse rayonnante.

209. — Colonel J. E. Dufour. — Méd. par Jamin éditée par Lauer. Argent et bronze. Diam. : 45mm.

Droit. Sur le tour : 1840 J. E. DUFOUR 1893. Son buste en uniforme, de trois quarts à gauche. Au bas : L. JAMIN F. GENÈVE.

Rev. Inscription en seize lignes : ..... MEMBRE DU | COMITÉ GENEVOIS DU P(aris) L(yon) M(éditerranée) | ADMINISTRATEUR DU | JURA SIMPLON | PRÉS. DU COMITÉ CENTRAL | DE L'EXPOSITION | NATIONALE DE | 1896.

Il existe une variété dans laquelle la barbe et la moustache sont plus fournies que sur la médaille précédente.

1897.

210. — Station de Lucerne. Méd. Or, argent, bronze, étain. Diam. : 29mm.

Droit. Vue de la station de Lucerne. A l'exergue, en deux lignes : BAHNHOFF LUZERN | ERÖFFNUNG 1 NOV. 1896; au-dessous, une roue ailée.

Rev. Le génie de la guerre et le génie de la paix, personnifiés par deux vieillards assis tenant en main, l'un une épée, l'autre, un rameau d'olivier; devant eux, l'écusson de la ville. Au-dessus, sur le tour : H. KELLER, O. HAUSER, H. SCHUMACHER. A l'exergue : FRITSCHIZUG | 1897.

Un exemplaire de cette pièce, en or, probablement unique, se trouve dans la collection de M. Ed. Peny, à Morlanwelz.

Le nom de Fritschizug désigne une société très ancienne qui, à l'occasion de sa réunion annuelle, frappe une médaille commémorant l'événement local le plus important survenu dans l'année.

1898.

211. — Tramway électrique de Rolle-Gimel. Méd. à bélière. Bronze, étain, aluminium. Diam. : 23mm.

Droit. Un cartouche posé sur une palme et sur une branche de laurier; dans ce cartouche : LIBERTÉ | ET | PATRIE. Au-dessous, une guirlande fleurie.

Rev. En six lignes : INAUGURATION | DU | TRAMWAY ÉLECTRIQUE | ROLLE GIMEL | —o— | 1er OCTOBRE | 1898.

1903.

Tunnel du Simplon. Voir Italie, nº 255 de ce catalogue.

212. — *Chemin de fer de l'***Albula.** Méd. par Risch, Lavater et Huguenin. Argent et bronze. Diam. : 37mm.

Droit. Le style de la gravure et les caractères des inscriptions sont gothiques; dans le champ, buste d'un souverain couronné, vu de face; à gauche : S. L.; à droite : VCI; contre le cercle à droite : M. RISCH DEL. Sur le tour dans une banderole : ERŒFFNUNG D. ALBULA BAHN SAMADEN JULI 1903.

Rev. A l'arrière-plan, un panorama de montagnes; devant, à gauche, station et train de chemin de fer; au premier plan à droite, une maison et des sapins; au-dessus, en deux lignes : UNIUN. | PERSEVERANZA . PROGRESS. Sur le bord, à gauche : LAVATER DEL; à droite : HUGUENIN FRS SC.

Voir Pl. IV, n° 23.

1905.

213. — Tunnel du Simplon. Méd. par Hans Frei.

La médaille commandée à cet artiste par le Gouvernement fédéral ne pourra être publiée qu'à l'époque du percement du tunnel qu'elle est destinée à commémorer. Divers accidents ayant retardé cet événement, nous n'avons pu nous procurer une description de la médaille en temps utile pour la publier dans ce catalogue.

ITALIE

A L'ÉPOQUE où le problème ferroviaire s'imposait à l'attention de tous les Gouvernements, l'Italie, divisée en petits États, se trouvait dans une situation défavorable pour le résoudre; il semble même que certains souverains envisageaient moins les besoins économiques des populations, que le désir d'assurer leur domination. C'est ainsi que les premières lignes, dans le royaume des Deux Siciles, auraient surtout eu pour but de relier, à la capitale, les résidences royales, les casernes et les arsenaux, et que la ligne de Milan-Venise aurait été une ligne de pénétration, permettant à l'Autriche d'assurer son hégémonie sur ses provinces italiennes.

La première ligne de la péninsule, de Naples à Nocera, fut concédée par le Gouvernement des Bourbons aux frères Bayard de la Vingtrie le 19 juin 1836; la première section fut ouverte à l'exploitation, de Naples à Portici, le 4 octobre 1839; la ligne de Naples à Caserte fut inaugurée le 20 décembre 1843 et son prolongement jusqu'à Capoue, le 26 mars 1844.

Dans les provinces Lombardo-Vénitiennes, l'empereur d'Autriche concéda le 20 avril 1838 à M. Halzhammer la ligne de Milan-Monza qui fut ouverte à l'exploitation le 18 août 1840; en 1838, il autorisa la Société formée en 1835 par MM. Wagner et Varé à construire la ligne de Milan-Venise dont la première section, de Padoue à la tête du pont sur la lagune de Venise, fut inaugurée le 13 décembre 1842; cette ligne, qui passait par Bergame, ne fut achevée qu'en 1857 et la jonction directe, de Treviglio par Rovate à Brescia, ne fut exécutée qu'en 1878.

Dans les autres Etats italiens, les premiers chemins de fer furent inaugurés aux dates suivantes :

Grand-Duché de Toscane	Pise Livourne	14 mars 1844.
Piémont	Turin Moncalieri	24 septembre 1848.
Etats du Pape	Rome Civita vecchia	24 avril 1859.

Les événements politiques qui amenèrent l'unification de l'Italie eurent une influence considérable sur les destinées des chemins de fer ; aux groupements locaux basés sur les divisions des anciens Etats, succéda une organisation répondant mieux aux besoins économiques que le nouvel ordre de choses avait fait naître.

Dans le nord, se formait le réseau de la *Haute Italie* constitué par les lignes de l'État Piémontais, par les lignes de la Société piémontaise Victor-Emmanuel et par les lignes des provinces Lombardo-Vénitiennes et de l'Italie centrale, détachées du réseau de la Süd-Bahn autrichienne après la guerre de 1859. En 1875, le Gouvernement italien racheta ce réseau et l'exploita pour son propre compte; il en avait fait autant en 1873 du réseau de la Société des chemins de fer Romains qui s'était constituée en 1865 et avait fusionné auparavant différentes lignes des États Pontificaux et du Grand-Duché de Toscane.

La Société des chemins de fer Méridionaux s'était constituée en 1862 et avait repris une partie des lignes concédées en 1860, lors de la chute des Bourbons, à la Société Adami et Lemmi par Garibaldi alors dictateur; à ces lignes, étaient venues s'en ajouter d'autres, concédées par le Gouvernement italien.

Enfin, la Société piémontaise Victor-Emmanuel avait repris en 1863 la concession des lignes calabro-siciliennes, composées principalement du restant des lignes concédées à la Société Adami et Lemmi; mais, impuissante à remplir ses engagements, elle dut céder son réseau au Gouvernement qui en confia l'exploitation à la Société des chemins de fer Méridionaux.

Telle était la situation des chemins de fer en Italie, lorsque le Gouvernement fit voter par les Chambres, en 1885, les conventions qui établirent le régime définitif des chemins de fer et qui sont encore actuellement en vigueur. Déjà propriétaire des chemins de fer Romains, Calabro-Siciliens et de la Haute-Italie, il s'assura la disposition de la plus grande partie des autres lignes, notamment de celles appartenant aux chemins de fer Méridionaux, moyennant le paiement de redevances aux sociétés concessionnaires; de l'ensemble des lignes italiennes continentales, il forma deux réseaux longitudinaux dont il confia l'exploitation, l'un à la Société des chemins de fer de la Méditerranée qui s'était constituée spécialement pour cet objet, l'autre, à la Société des chemins de fer Méridionaux; le réseau exploité par celle-ci prit le nom de Réseau Adriatique. Les conventions réglant le nouvel état de choses étaient faites sur le modèle des conventions hollandaises de 1876 pour une durée de 60 ans; elles pouvaient être dénoncées après chaque période de vingt ans. La division longitudinale des réseaux n'avait pas seulement en vue l'intérêt économique des populations, mais aussi un intérêt politique, car elle tendait à faire disparaître le souvenir des divisions territoriales des anciens États. Les réseaux insulaires de la Sicile et de la Sardaigne avaient fait l'objet de conventions spéciales; en 1885, la Société des chemins de fer de la Sicile

devint fermière de l'exploitation dans des conditions analogues à celles établies pour les réseaux continentaux, et en 1877, la Compagnie royale des chemins de fer Sardes avait assumé la construction et l'exploitation de la plus grande partie des lignes de la Sardaigne.

Le premier juillet 1905 expire le premier terme fixé par les conventions-lois de 1885; celles-ci ont été dénoncées par les deux parties contractantes et ne seront, sans doute pas renouvelées, le gouvernement italien s'étant rallié au système de l'exploitation par l'Etat, au moins pour une partie des réseaux qu'il avait affermés.

1840.

214. — *Chemin de fer de* **Naples à Nocera et Castellamare.** Méd. octogone par Benoist. Argent. Larg. : 36mm.

Droit. Sur le tour : FERDINAND II ROI DES DEUX SICILES. Sa tête, à droite; au-bas : BENOIST F.

Rev. Une locomotive tournée à droite; sur le tour : CHEMIN DE FER DE NAPLES A NOCERA ET CASTELLAMARE. A l'exergue : B. DELA VINGTRIE F. | ET DE VERGÈS | 1840.

Voir Pl. V, n° 30.

1841.

215. — *Chemin de fer de* **Milan à Venise.** Méd. Argent et bronze. Diam. : 51mm.

Droit. Vue du pont sur la lagune de Venise; sur ce pont, un train dont on voit la locomotive et deux voitures sort d'un bâtiment à gauche et se dirige vers la droite; au premier plan, un quai. Sur le tour : COMMERCIIS TERRA MARIQUE AUGENDIS. A l'exergue : FUGIT OCIOR VENTIS.

Rev. Légende de onze lignes : EX | INDULGENTIA. | FERDINANDI. I. AUG | AUSTR. IMP. LONG. VEN. REGIS | LAPIDEM AUSPICALEM PONTIS | PER VENETA. AESTUARIA | AERE. SOCIORUM. CONSTRUENDI | RAINERIUS. ARCHID. AUSTR. | VICE SACRA | ANNO MDCCCXLI | POSUIT.

Cette médaille a été frappée à l'occasion de la pose de la première pierre du pont sur la lagune à Venise, en présence du vice-roi, l'archiduc Régnier; par son origine, elle est donc autrichienne, mais en respectant la classification par nationalités, elle appartient à l'Italie.

1843.

216. — **Même sujet.** Méd. par Cossa. Bronze. Diam. : 51mm.

Droit. La tête laurée de Ferdinand Ier tournée vers la droite; sur le tour, au-dessus : VIA FERRATA . FERDINANDEA . AERE . CONSOCIATORUM . COLLATO; au-dessous : AB . MEDIOLANO . AD . VENETIAS.

Rev. Légende en neuf lignes : EX AUCTORITATE | IMP. REGIS FERDINANDI . I | AUGUSTI | LAPIDEM AUSPICALEM | IN . TANTI . OPERIS . MOLITIONEM | STATVENTE | RAINERIO . ARCHID. AUSTR. | PRINCIPE . SERENISSIMO | AN . M.DCCC.XLIII. Au bas : J. COSSA F.

Cette médaille commémore l'inauguration par l'archiduc Régnier des travaux de construction de la voie; comme la précédente, elle est d'origine autrichienne, mais appartient à l'Italie.

Voir Pl. V, n° 31.

1846.

217. — *Chemin de fer de* **Naples à Caserte.** Méd. par Arnaud et Ciccarelli. Bronze. Diam. : 73^{mm}.

Droit. Sur le tour : FERDINANDUS II SICILIAR. REX PROVIDENTISS. Au bas : D. CICCARELLI. M. P. Dans le champ, le buste du roi en uniforme portant le grand cordon, la tête vue de trois quarts, tournée vers la gauche. Au bas : ALOY ARNAUD SCULPSIT.

Rev. Au premier plan, deux génies ailés personnifiant la guerre et la paix se donnent la main; celui de gauche tient une épée, celui de droite, un rameau d'olivier. Entre eux, un socle portant l'écusson royal des Bourbons; à gauche, les trophées guerriers, à droite, les attributs du commerce, des sciences et des arts. Au second plan, un train de chemin de fer se dirigeant vers la gauche. Au fond, la façade du château de Caserte et le panorama des Apennins. Au-dessus, plane le Temps, armé de la faux et tenant le sablier. A l'exergue : VIARUM MORAS HOMINIS SOLLERTIA VICIT | MDCCCXLVI | T. ARNAUD DIR. ALOY ARNAUD FECIT.

Voir Pl. V, n° 29.

1847.

218. — *Chemins de fer* **Turinais.** Méd. par Ferraris. Bronze. Diam. : 71^{mm}.

Droit. Sur le tour : CARLO ALBERTO; dans le champ, son buste tourné vers la gauche. Sur la tranche du cou : G. FERRARIS F.

Rev. Trois personnages personnifiant le Piémont, la Toscane et les États de l'Église, drapés et coiffés à l'antique, unissent leurs mains droites. Les deux premiers, à droite et à gauche, appuient l'autre main sur une épée contre laquelle est appuyé l'écusson aux armes des souverains. Au milieu, le troisième personnage tient à la main la croix pontificale. A gauche, le soleil levant sur la basilique de la Superga; à droite, une locomotive et le panorama des Alpes. Au-dessus : LEGA DOGANALE. Au-bas, sur la ligne de l'exergue : G. FERRARIS INV. E FECE IN TORINO. A l'exergue : TORINO DECRETAVA | 1847.

Au début de la renaissance politique italienne, il s'était formé une ligue des trois états qui visait une union douanière ainsi qu'un accord pour l'établissement d'un réseau de chemins de fer; c'est en souvenir de cet accord, que la médaille précédente a été frappée.

1852.

219. — Inauguration du télégraphe. Méd. par Arnaud. Cuivre. Diam. : 157mm.

Droit. Sur le tour : FERDINANDO II RE DEL REGNO DELLE DUE SICILIE P. F. A. Sa tête tournée vers la gauche. Au-bas : L. ARNAUD F.

Rev. Dans une couronne de feuilles de laurier et de chêne fruités, l'inscription suivante en sept lignes : AL SIRE PROVVIDENTISSIMO | PERCHE LA MEMORIA | DEL TELEGRAFO ELETTRICO | IL XXXI LUGLIO MDCCCLII | IN NAPOLI INAUGURATO | AI POSTERI L'ELETTRICITÀ STESSA | IN QUESTO METALLO TRAMANDI. Sous la couronne : LUIGI ARNAUD FECE.

Les dimensions de cette médaille n'ayant pas permis de la frapper, les deux faces ont été reproduites par la galvanoplastie.

220. — *Chemin de fer de* Turin à Pignerol. Méd. Bronze. Diam. : 50mm.

Droit. Une locomotive, portant le nom : RAFAELLO, se dirige vers la droite. Au-dessus : PINEROLO RICONOSCENTE; à l'exergue, en quatre lignes : AL CAVre GIUSEPPE BRIGNONE | PROMOTORE DELLA FERROVIA | DEPUTATO AL PARLAMENTO | 1854.

Rev. L'écusson couronné aux armes parlantes de la ville de Pignerol, entre deux palmes nouées par un ruban; à la partie inférieure une banderole portant l'inscription : DULCIS DOMINO DURISSIMUS HOSTI.

1854.

221. — *Chemins de fer de la* Ligurie Subalpine. Méd. par Galeazzi. Argent et bronze. Diam. : 56mm.

Droit. Les armoiries de la ville de Gênes; sous l'écusson, à gauche : G. GALEAZZI F.

Rev. Sur le tour : QUANDO VITTORIO EMANUELE II INAUGURAVA LA VIA FERRATA LIGURE SUBALPINA. Dans le champ, une couronne de chêne et de laurier; dans l'intérieur, en cinq lignes : GENOVA | ALLE ARTI | ED | ALL'INDUSTRIA | MDCCCLIV.

222. — Même sujet. (*Hommage à Gaetano Bonelli.*)

Identique à la précédente sauf que l'inscription dans la couronne, au revers, est la suivante : GENOVA | A | GAETANO BONELLI | MDCCCLIV.

1855.

223. — *Ligne de* Gênes à Arona. Méd. par Eisel. Bronze. Diam. : 54mm.

Droit. Au premier plan, un bateau à vapeur sur le lac Majeur; à gauche, un train sur le quai d'Arona se dirigeant vers une remise à droite; derrière, une montagne, sur laquelle on voit une ruine et différents bâtiments; à droite, le panorama de la ville d'Arona. Au-dessus : STRADA FERRATA DA GENOVA AD ARONA. Au-dessous, à droite : G. EISEL. A l'exergue : LEGGE 5 GIUGNO 1853.

Rev. Inscription en huit lignes : AL RE | VITTORIO EMANUELE II | A PIETRO

PALEOCAPA | MINISTRO DE LAVORI PUBLICI | A LUIGI TORELLI | DEPUTATO | ARONA RICONOSCENTE. | MDCCCLV. Au bas, une étoile ailée.

1856.

224. — *Chemins de fer* **Romains.** Méd. par Girometti. Argent et bronze. Diam. : 44mm.

Droit. Buste du pape, tourné à droite; il porte la calotte et l'étole; sur le tour : PIUS IX . PONTIFEX MAXIMUS AN. XII. Au bas : P. G. F.

Rev. Un génie ailé est assis sur une locomotive; de la main droite, il tient un caducée, de la main gauche, il indique sa direction à la locomotive; à gauche, dans le lointain la basilique de Saint-Pierre. Sur le tour : PROVIDENTIA P. M. FERREA VIA ROMAM PROVINCIIS JUNGI CURAVIT. A l'exergue : AN MDCCCLVI. | P. GIROMETTI F.

225. — *Chemin de fer de* **Rome à Frascati.** Méd. par Bianchi. Bronze. Diam. : 44mm.

Droit. Buste du pape, tourné vers la gauche, il porte la calotte et l'étole. Sur le tour : PIUS IX . PONT. MAX. ANNO XI. Au bas : I. BIANCHI.

Rev. En huit lignes : * | NON . JUL. | AN. CHR. MDCCCLVI. |.PIO IX. P. M. AUCTORE | IN . DITIONE PONTIFICIA | FERREAE VIAE COMMODITAS | ROMA TUSCULUM | PRIMUM INDUCTA | ⌒ | S. P. Q. T. | *.

1857.

226. — *Chemins de fer de* **Rome à Civitavecchia.** Méd. Bronze. Diam. : 59mm.

Droit. Le buste du pape, tourné à droite; il porte la calotte et l'étole; sur le tour : PIUS IX . PONT . MAX.

Rev. En neuf lignes : * | PIO IX . PONT. MAX. | A III ID. OCT. AD XVI K. NOV. | AN. CHR. MDCCCLVII | CENTUMCELLAS INVISENTI | QUOD IMMUNITATIBUS CONFIRMATIS | VIAM FERRATAM LUSTRAVIT | CIVITATIS AMPLIANDAE | FACULTATEM DEDIT | CENTUM-CELLENSES | *.

227. — *Chemins de fer* **Lombardo-Vénitiens et de l'Italie centrale.** Méd. non datée par Radnitzky. Argent et bronze. Diam. : 48mm.

Droit. L'aigle biceps autrichienne; au-dessous, une locomotive tournée vers la gauche; au bas : RADNITZKY et les écussons aux armes de la Toscane, de Modène, de Parme et des États de l'Église.

Rev. Légende : STRADE FERRATE LOMB. VEN. E DELL' ITALIA CENTRALE, et le nom gravé : CONTE RENATO BORROMEO, AMMINISTRATORE.

N. B. Cette pièce a été frappée à la Monnaie de Vienne en 1857; bien que d'origine autrichienne, elle appartient à l'Italie dans la classification par nationalités.

La Société Lombardo-Vénitienne et de l'Italie Centrale s'est constituée le 17 mars 1856 à Vienne; elle jouissait de divers privilèges concédés par l'Autriche, le Saint-Siège et les États de Parme, de Modène et de Toscane et construisit différentes lignes de chemins de fer en Vénétie et en Lombardie.

227*bis*. — Même sujet. Méd. non datée par Desaide-Roquelay. Bronze. Diam. : 28mm.

Droit. Une locomotive tournée vers la droite; sur le tour : SOCIETA DELLE STRADE FERRATE DELLA LOMBARDIA E DELL' ITALIA CENTRALE. Sous le rail, à gauche : DESAIDE-ROQUELAY.

Rev. Une couronne formée d'une branche de chêne et d'une branche de laurier nouées par un ruban; le champ lisse.

1861.

228. — *Chemins de fer* Livournais. (*Hommage à Ubaldino Peruzzi.*) Méd. Bronze. Diam. : 51mm.

Droit. Dans une couronne de laurier et de chêne, le buste de Minerve casquée et tournée vers la gauche. Sur le tour, la légende : UN' EMULA VIRTÙ GLI ANIMI ACCENDA. Au bas : F. B. INC.

Rev. Légende en sept lignes : A | UBALDINO PERUZZI | GIA DIRETTORE BENEFICO | DELLE STRADE FERR. LIVORNESI | GLI OPERAI DEI VEICOLI | OFFRONO RICONOSCENTI | FIRENZE MDCCCLXI.

1862.

229. — *Chemin de fer de* Rome à Velletri. Méd. par Bianchi. Bronze. Diam. : 53mm.

Droit. Le buste du pape tourné à gauche; il porte l'étole et la calotte. Sur le tour : PIUS . IX . PONT . MAX . AN . SACRI . PRINCIPATUS . XVI *. Sous le buste : I. BIANCHI F.

Rev. Un viaduc en fer à trois travées, sur lequel roule un train se dirigeant vers la droite. Dans le fond, une colline sur le haut de laquelle est située la ville de Velletri. Au-dessus : VIA . EXPLICATA . COLLIBUS . PONTE . FERREO . JUNCTIS. A l'exergue : MUNICIPIUM. VELITERNUM | AN. MDCCCLXII | I. BIANCHI F.

1865.

230. — *Chemins de fer* Toscans. Méd. par Girometti. Bronze. Diam. : 56mm.

Droit. Vue de la façade de la cathédrale d'Orvieto. Sur le tour : GREGORIUS XVI . P . M . FRONTEM REPARAVIT. Au bas, à gauche : G. GIROMETTI F. A l'exergue : M . DCCC . XLII.

Rev. Dans une couronne de laurier, la légende en sept lignes : AUSPICE | RE VITTORIO EMANUELE | IN ORVIETO | MISERO CAPO AD UN TEMPO | LA VIA FERRATA TOSCANA | E LE VENE DI SUGANO | OTTOBRE MDCCCLXV.

231. — *Chemin de fer de* Suse à Brindisi. Méd. par Canzani. Bronze. Diam. : 71mm.

Droit. L'Italie, personnifiée par une femme debout tournée vers la droite; elle est drapée à l'antique, la tête est ceinte d'une couronne murale au-dessus de laquelle se trouve une étoile; la main gauche étendue tient une couronne; la main droite repose sur une ancre. A terre, à gauche, une corne d'abondance, à droite, des barils et des ballots de marchandises. Dans le fond, éclairée à droite par le soleil levant, la mer sur laquelle naviguent un bateau à vapeur et un bateau à voiles; derrière l'Italie, à gauche, un train de chemin de fer s'avançant vers la droite. Au bas, à gauche au-dessus de l'exergue : CANZANI. Sur le tour : AUSPICI I MINISTRI * LAMARMORA . LANZA . SELLA . PETITI . VACCA . NATOLI . JACINI . ANGIOLETTI . TORELLI . *. A l'exergue : DA SUSA A BRINDISI | CHILI. 1156.

Rev. Légende en quinze lignes : 24 MAGGIO 1865 | REGNANDO | VITTORIO EMANUELE II | PER SOLERTE OPERA DELLA COMPAGNIA | DELLE STRADE FERRATE MERIDIONALI | APRIVASI LA LINEA | DI | BRINDISI | —— | DA SUSA A TORINO 25 MAGGº 1854. AD ALESSANDRIA | 1º GENNº 1850 . A PIACENZA 19 GENNº 1861 | A BOLOGNA 1 LUGº 1859 . AN ANCONA | 12 NOVᵉ 1861 . A PESCARA | 18 MAGGº 1863 . A FOGGIA 25 APᵉ 1864 | A BRINDISI | 24 MAGGIO 1865 | ——.

1870.

232. — *Chemin de fer de* **Milan à Vigevano.** Méd. par Cavigioli. Bronze. Diam. : 44mm.

Droit. Un écusson couronné aux armes de la ville de Vigevano, entre deux palmes nouées par un ruban; une banderole entrelacée dans les palmes porte : VIGEVANO. A gauche sur le bord : CAV. C. CAVIGIOLI. (Le nom du graveur est généralement presque illisible.)

Rev. Dans le champ, en huit lignes : ALMA MILANO | PER ANTICO AFFETTO SORELLA | DISTRUTTA LA BARRIERA POLITICA | ERETTO IL PONTE SUL TICINO | COLLA FERROVIA VINTA LA DISTANZA | VIGEVANO ESULTANTE | OGGI TE SALUTA | 16 GENNAJO 1870.

233. — **Station de Turin.** Méd. par Restelli. Bronze. Diam. : 38mm.

Droit. Gianduia à califourchon sur un taureau en furie tourné vers la gauche. Légende : LARGO A TURIN, LARGO A GIANDUIA (A RESTELLI).

Rev. Au milieu, un édifice. Au-dessus : 5ª FIERA FANTASTICA | 1870. A l'exergue : STAZIONE FERROVIARIA | DI | TORINO.

Médaille humoristique; Gianduia est un type local analogue au pulcinello ; le taureau figure dans les armes de la ville et prête habituellement aux plaisanteries.

234. — **Tunnel du Mont Cenis.** Méd. par Giani. Bronze. Diam. : 62mm.

Droit. Sur le portail du tunnel, situé en Italie du côté oriental de la montagne du Fréjus, une renommée ailée tenant dans la main droite une longue trompette et dans la main gauche, une couronne. Au bas, à droite : C. GIANI INC. | TORINO.

Rev. Légende en cinq lignes : AGOSTO 1857 | IL PARLAMENTO SUBALPINO | DECRETAVA | DICEMBRE 1870 | L'ULTIMA MINA ESPLODEVA.

L'idée première de la percée du Mont-Cenis, ou plus exactement du Mont-Fréjus, appartient à un montagnard savoyard Joseph Medail qui découvrit, en 1841, dans le labyrinthe des Alpes, le tracé le plus avantageux pour le percement du massif montagneux. C'est un ingénieur belge, M. Henri Maus, qui exécuta tous les plans, devis, avant-projet et projet du tunnel. M. Daniel Colladon, ingénieur suisse, proposa en 1852 l'emploi de l'air comprimé pour actionner les perforatrices et aérer le tunnel ; M. Germain Sommeiller modifia la perforatrice à air comprimé de Bartlet et l'employa au creusement du tunnel; c'était la première fois que, pour de tels ouvrages, le travail de l'homme était remplacé par celui d'engins mécaniques ; M. Sommeiller dirigea et mena à bonne fin cette entreprise hardie par sa nouveauté. La ville de Turin érigea en 1879, sur la place du Statut, un monument pour commémorer cet ouvrage grandiose et rappeler le nom de ses auteurs.

235. — Même sujet. Méd. Bronze. Diam. : 57^{mm}.

Droit. L'Italie, personnifiée par une femme debout, couronnée, vêtue d'une longue tunique, la main droite appuyée sur une ancre; elle tient dans la main gauche une couronne de laurier ; à ses pieds, devant elle, les emblèmes du commerce, derrière elle, une corne d'abondance. A l'arrière plan, à gauche, le panorama des Alpes avec le portail du tunnel du Mont Cenis d'où débouche un train de chemin de fer; à droite, une vue à vol d'oiseau du canal de Suez avec les inscriptions, au-dessus : MARE MEDIT ., et au-dessous : MARE ROSSO. Sur la mer, des bateaux et dans la plaine bordant le canal, des pyramides. Sur le tour supérieur : L'AVVENIRE D'ITALIA. A l'exergue : DAL MONCENISIO A SUEZ | 1870.

Rev. Dans le champ, sous l'étoile d'Italie, l'inscription : IL MAGGIORE PRETE TORNATO ALLA RETE, CESSATO IL RUMORE DELLE ARMI L'ITALIA FRA IL CENISIO E SUEZ PACE, LAVORO, COMMERCIO, PROSPERITA DAI SUOI FIGLI SPERA.

236. — Même sujet. Méd. Bronze. Diam. : 57^{mm}.

Droit. Comme celui du n° précédent.

Rev. Au centre, un médaillon représentant la Louve allaitant Romulus et Rémus; au-dessus : S. P. Q. R. Autour du médaillon, les bustes de six personnages, séparés par des motifs décoratifs.

1871.

237. — Même sujet. Méd par Restelli. Bronze doré. Diam. : 70^{mm}.

Droit. Le panaroma des Alpes et le portail du tunnel du côté oriental italien. De chaque côté de celui-ci, la France à gauche, l'Italie à droite, personnifiées par deux femmes, debout, se donnant la main. La France pose l'autre main sur un faisceau de licteur, au bas duquel se trouve le coq gaulois; l'Italie pose la sienne sur un écusson aux armes de la maison de Savoie placé sur des livres. Au-dessus, l'inscription : TRAFORO DELLE ALPI MONTE-CENISIO. Sur la ligne de l'exergue : A RESTELLI INC. TORINO. A l'exergue : INCOMINCIATO IL 14 NOVEMBRE 1857 | COMPIUTO IL 25 DICEMBRE | 1870.

Rev. Sur le tour : LA SOCIETA FERROVIARIA DELL' ALTA ITALIA AGLI AUTORI INGEGNERI ED ESECUTORI DEL TRAFORO *. Dans le champ, une couronne de laurier nouée par un ruban et contenant l'inscription suivante en cinq lignes : RICORDO | DELLE | FESTE | D'INAUGURAZIONE | 1871.

Voir Pl. V, n° 32.

238. — Même sujet. Méd. par Giani. Bronze. Diam. : 30mm.

Droit. Une perspective des Alpes et la vue du tunnel du Fréjus, versant italien. A l'exergue : 1871. Au-dessus de l'exergue à droite : G. GIANI.

Rev. Huit lignes surmontées de l'étoile d'Italie : INAUGURAZIONE DEL R. MUSEO INDUSTRIALE ITALIANO E DELL' ESPOSIZIONE CAMPIONARIA ATTUATA PER INIZIATIVA PRIVATA.

239. — *Chemin de fer de* Turin à Rivoli. Méd. par Restelli. Bronze. Diam. : 23mm.

Droit. Dans le champ l'écusson couronné de la ville de Rivoli; entre deux palmes, la lettre : R. Sur le tour : INAUGURAZIONE DELLA FERROVIA RIVOLI TORINO. Au bas : A. RESTELLI INC.

Rev. Dans le champ : AL CAVALIERE | GIOVANNI COLLI | I RIVOLESI RICONOSCENTI | 1 OTTOBRE 1871.

240. — *Chemin de fer de la* Ligurie occidentale. Méd. par Pieroni. Bronze. Diam. : 50mm.

Droit. Figure symbolique, ailée et laurée, appuyée sur des futailles; elle tient dans la main droite un rameau d'olivier et dans la main gauche, une corne d'abondance d'où s'échappent des fleurs; derrière elle, une locomotive fumante. A l'exergue : PIERONI F.

Rev. Sur le tour : INAUGURAZIONE DELLA FERROVIA LIGURE OCCIDENTALE. Dans le champ : A PERENNE MEMORIA | IL CONSIGLIO PROVINCIALE | DI PORTO MAURIZIO | 1871.

1881.

241. — *Chemins de fer* Romains (*Hommage à Saverio Agazzi*). Méd. par Orlandini. Cuivre. Diam. : 58mm.

Droit. Une roue ailée roulant sur un rail au milieu des attributs de l'industrie; à droite, un bâtiment. Au-dessus : ONORE AL MERITO. A l'exergue : 1881. Au-dessus de l'exergue, à gauche : ORLANDINI.

Rev. Une couronne formée de deux branches fruitées de laurier et de chêne nouées par un ruban sur lequel se trouve un écusson. Dans la couronne, une inscription en huit lignes : AL | CAV. ING. | SAVERIO AGAZZI | GL'IMPIEGATI | ED OPERAI | DELLE OFFICINE | DELLE SS. FF. RR. | OFFRONO.

1882.

242. — *Chemin de fer de* **Novare à Pino.** Méd. Laiton. Diam. : 32mm.

Droit. Une femme drapée à l'antique, portant une couronne murale, tient de chaque main une couronne de laurier; le bras droit est étendu, le bras gauche s'appuie sur un pilastre décoré de l'écusson de la Maison de Savoie; derrière elle, une locomotive tournée vers la gauche; dans le fond, un panorama de montagnes dans lequel on voit l'entrée d'un tunnel sur le bord à gauche; au bas du pilastre, attributs du commerce et de l'industrie; l'exergue lisse.

Rev. Sur le tour, la légende : INAUGURAZIONE FERROVIA NOVARA | PINO. — Dans le champ, en deux lignes : NOVEMBRE | 1882 | .

243. — **Même sujet** (*Tunnel de Laveno*). Méd. Étain. Diam. : 32mm.

Droit. Vue de face de la tête du tunnel dont le fronton porte la date : 1882; au-dessus, une étoile rayonnante; sur les côtés : GALLERIA DI LAVENO. A l'exergue : IMPRESA NELLI.

Rev. Dans le champ, des machines perforatrices montées sur leur affût. Au-dessus, à l'entour : FERROVIA NOVARA-PINO. A l'exergue, en trois lignes : INAUGURAZIONE | NOVEMBRE | 1882.

1882.

244. — *Chemin de fer de* **Tarente à Brindisi** (*Hommage à Aug. Magliani*). Méd. par Cavoti, Maccagnani et Vagnetti. Bronze. Diam. : 66mm.

Droit. Sur le tour : AUGUSTINUS MAGLIANIUS OECONOMIAE STUDIIS INSIGNIS. Son buste à gauche. Au bas : E. MACCAGNANI MOD. C. VAGNETTI INC. IN ROMA.

Rev. Deux femmes debout, drapées à l'antique, se donnent la main; celle de gauche, portant une couronne murale, personnifie l'Italie comme l'indique un lion tenant l'écusson de la Maison de Savoie; elle montre le chemin de fer à celle de droite qui pose la main gauche sur un écusson aux armes de la province de Lecce qu'elle personnifie; cette dernière se trouve sur une voie dont les rails, recourbés à l'avant-plan, se perdent à droite dans le lointain. A droite, une borne milliaire portant le nombre XIII, et au bas de laquelle se trouve une corne d'abondance renversée; derrière, un train de chemin de fer se dirigeant vers la droite, et au-dessus duquel on voit les cheminées fumantes d'autres locomotives. Entre les têtes des deux femmes, l'étoile d'Italie. Sur le tour supérieur : ALTERIUS ALTERA POSCIT OPEM. A l'exergue : MDCCCLXXXII | PROF. P. CAVOTI INV. E MACCAGNANI MOD. G. VAGNETTI INC.

Cette médaille fut offerte au ministre des finances Magliani en vertu d'une délibération du Conseil provincial de la terre d'Otrante pour reconnaître les services qu'il avait rendus et notamment parce qu'il avait été le promoteur de la construction des chemins de fer de la province. Les rails sont recourbés, figurant une voie en cul-de-sac, pour indiquer que la ligne aboutit à l'extrémité de la péninsule, à Brindisi.

1884.

245. — *Chemin de fer de* **Rome à Sulmona** (*Tunnel de Carrito-Cocullo*). Méd. Bronze. Diam. : 39mm.

Droit. L'entrée du tunnel; sur le fronton du portail : M. 3541 . 70; de chaque côté de celui-ci, une femme assise; au bas de ces personnages allégoriques, qui se donnent la main, à gauche, l'inscription : ROMA et un écusson portant les lettres : S. P. Q. R., à droite : SOLMONA. Au-dessus, l'étoile d'Italie. En haut, circulairement, l'inscription : LINEA ROMA SOLMONA. A l'exergue : GALL. CARRITO-COCCULO | 1884 | IMPRESA E. CAMPOS.

Rev. Une perforatrice sur rails dont les fleurets sont divergents; au-dessus : IMBOCCO OUEST. Sur le tour : PERFORAZIONE MECCANICA * AVANZAMENTO MEDIO GIORNALIERO METRI 5.40 *.

246. — *Chemins de fer* **complémentaires.** (*Hommage à Depretis.*) Méd. par Vagnetti. Bronze. Diam. : 60mm.

Droit. Sur le tour : AGOSTINO DEPRETIS. Son buste à droite; au bas : GIOV. VAGNETTI FECE IN ROMA NEL 1884.

Rev. Une femme à demi-nue, assise à gauche sur un pilastre, écrit sur une tablette. Légende : FERROVIE | COMPLEMENTARI | ABOLIZ. MACINATO | E CORSO FORZOSO | CASSA PENSIONI | LEGGE ELETTORALE | SPESE FERROVIARIE | ..... Sur le pilastre, on lit : 18 | MARZO | 1876 | LEGISLATURA XII. Sur le tour : PROPUGNATORE DI LIBERTA E DI PROGRESSO - GOVERNO APPLAUDITO L'ITALIA RICONOSCENTE - A. GENNARELLI DETTO. A l'exergue : GIOV. VAGNETTI IDEO E FECE NEL 1884.

1885.

247. — *Chemin de fer de* **Colico à Sondrio.** Méd. Bronze. Diam. : 34mm.

Droit. Une femme drapée, debout, symbolisant la Valteline, au milieu d'emblèmes de l'agriculture et de l'industrie; dans le fond, des montagnes, au pied desquelles on voit, à droite, un train et une remise, à gauche, le batiment principal de la station de Sondrio; un soleil rayonnant se lève entre les monts. A l'exergue : SONDRIO.

Rev. Sur le tour : FESTE INAUG. FERROVIA VALTEL. E TIRO A SEGNO NAZ. | GARA PROV. * 15 GIUGNO 1885 *. A l'intérieur d'un cercle de grénetis, la vue de Gombaro dans la Vallée del Mallero ou se trouve le tir à la cible.

248. — *Chemin de fer de* **Rome à Sulmona** (*Tunnel de Monte Bove*). Méd. Bronze. Diam. : 40mm.

Droit. Deux femmes, allégorisant Rome et Sulmona, se donnent la main droite par dessus le portail d'un tunnel qui se trouve entre elles; au-dessous, le

nom de ces villes, à côté leurs écussons respectifs. Au-dessus, l'étoile d'Italie et l'inscription : LINEA ROMA SOLMONA. A l'exergue : GALL. DI MONTE BOVE | LUNG. M. 4000.00 | FEBB. 1885.

Rev. Sur le tour : AI BENEMERITI LAVORATORI; dans le champ, en neuf lignes : CHE | CON OPERA ARDITA | TRAFORANDO L'APPENNINO | HANNO AVVICINATO | A ROMA | I PATRIOTTICI ABRUZZI | L'IMP^{a} OTTAVI | GRATA MEMORE | X^{bre} 1885.

1888.

249. — *Chemin de fer de* **Porto Civitanova-Albacina.** Méd. Bronze. Diam. : 47^{mm}.

Droit. Dans le champ, entre des ornements, les écussons des villes de Macerata et de Camerino surmontés de l'étoile rayonnante d'Italie et sous lesquels se trouve une roue ailée fulgurante. Au-dessous : JOHNSON MILANO. Sur le tour, en haut : CAMERA DI COMMERCIO ED ARTI; au bas, entre deux étoiles : MACERATA.

Rev. Dans le champ, en six lignes, avec des ornements : APERTURA | DELLA | VIA FERRATA | PORTO CIVITANOVA ALBACINA | DICEMBRE | MDCCCLXXXVIII.

250. — *Chemin de fer de* **Rome à Sulmona** (*Hommage à G. B. Salvini*). Méd. par Giani. Bronze. Diam. : 55^{mm}.

Droit. Sur le tour : CAV. ING. G. B. SALVINI DIRETTORE DELLA FERROVIA ROMA SULMONA; son buste de trois quarts tourné vers la droite. Au bas : GIOVANNI GIANI ROMA.

Rev. Inscription en seize lignes : A RICORDO | DELLE CURE SAPIENTI | DELLA PERTINACIA AMOROSA | CON CUI | L'INGEGNERE G. B. SALVINI | DURATE NOVENNALI FATICHE | VINTI GRAVISSIMI OSTACOLI | LE OPERE INIZIÒ E ADDUSSE A FINE | ONDE | PIU BREVE CAMMINO | DA ROMA A SULMONA | FU APERTO | ALLA FUMIDA VAPORIERA | I COOPERATORI | RICONOSCENTI AMMIRATI | 28 LUGLIO 1888.

1889.

251. — Congrès international de tramways et chemins de fer d'intérêt local. Méd. à bélière par Johnson. Argent et bronze. Diam. : 32^{mm}.

Droit. L'écusson de la ville de Milan surmonté d'une couronne murale et entouré des écussons des quatre chefs-lieux d'arrondissement; à gauche, celui de Lodi en haut et celui de Monza en bas; à droite, celui d'Abbiategrasso en haut et celui de Gallarate en bas; le tout dans un léger motif décoratif terminé, au bas, par une guirlande.

Rev. Dans une couronne de laurier ouverte par le haut et nouée par un ruban au bas, en sept lignes : OMAGGIO | DELLA PROVINCIA | AL IV CONGRESSO | INTERNA-

ZIONALE | DEI TRAMWAYS | MILANO | AGOSTO 1889. Au-dessous à droite : s(tefano) J(ohnson).

Cette médaille a été offerte par la ville de Milan aux membres de l'Union permanente internationale des tramways à l'occasion de l'Assemblée générale qui se tint dans cette ville.

1891.

252. — *Chemin de fer de* **Crémone à Plaisance.** Méd. éditée par Johnson. Bronze doré et argent. Diam. : 44mm.

Droit. Un pont tubulaire à deux voies sur le Pô; au fond, à gauche, le panorama de la ville de Crémone. A l'exergue : SETTEMBRE | MDCCCXCII. Au-dessus à gauche : JOHNSON MILANO. A. G. INC.

Rev. Inscription en huit lignes : GOVERNO | CREMONA PIACENZA | INAUGURANO | IL GRAN PONTE SUL PO | PRESAGIO | DI FLORIDO AVVENIRE | ALLE | FINITTIME PROVINCIE.

253. — *Chemin de fer de* **Faenza à Florence.** Méd. Bronze. Diam. : 28mm.

Droit. Le portail du tunnel; au bas : FEBBRAIO 1892; sur le tour entre deux étoiles, en haut : ING. F. CERIBELLI. Au bas : RICORDO PERFORAZIONE MECCANICA.

Rev. En sept lignes : LINEA | FAENZA FIRENZE | GALLERIA MONZAGNANO | M. 2051.50 | DIRETTORE GOVERNATIVO | DEI LAVORI | ING. A. PEREGO. Au-dessus, une étoile à cinq raies; au-dessous, une autre à six raies.

1893.

254. — **Même sujet.** Méd. à bélière par Giorgi. Argent et bronze. Diam. : 30mm.

Droit. Un viaduc construit à travers la vallée du Trillaro et sur lequel se dirige, à gauche, un train de chemin de fer. Au-dessus : FERROVIA | FIRENZE FAENZA. A l'exergue : 23 APRILE 1893.

Rev. Une voie s'engouffrant dans un tunnel dont on voit le portail de face. Sur le tour : FERROVIA FIRENZE-FAENZA * 23 APRILE 1893 * . Sur le côté, à droite : L. GIORGI F.

255. — **Même sujet.** Méd. Bronze. Diam. : 43mm.

Droit. Dans une couronne de laurier ouverte en haut, nouée par un ruban, au bas, l'inscription en quatre lignes : AL | COMMENDATORE | INGEGNERE | ALESSANDRO PEREGO.

Rev. Légende en cinq lignes : I MUNICIPII | SULLA FERROVIA | FAENZA-FIRENZE | RICONOSCENTI | APRILE 1893.

256. — *Chemin de fer de* **Gênes à Asti** (*Hommage à G. Saracco*). Méd. éditée par Johnson. Bronze. Diam. : 44mm.

Droit. Dans le champ, une figure symbolique de femme, laurée, assise sur un

socle et tournée vers la gauche; de la main droite, elle place une couronne de laurier sur une locomotive à gauche. Au-dessus de l'exergue, à gauche : JOHNSON.

Rev. Dans une couronne formée de deux branches de laurier croisées et nouées en bas, la légende en dix lignes : A | GIUSEPPE SARACCO | PER | IL PATROCINIO INDEFESSO | DELLA FERROVIA | GENOVA | ASTI | LA RICONOSCENZA POPOLARE | OFFRE | 1893.

1894.

257. — *Chemin de fer de* **Parme à La Spezzia** (*Tunnel de Borgallo*). Méd. par Giani. Bronze. Diam. : 55mm.

Droit. Dans un paysage alpestre, traversé par une ligne de chemin de fer, on voit un train qui sort d'un tunnel. A l'horizon, le soleil levant sur la mer ; au bas, deux ouvriers qui s'embrassent; à côté d'eux, leurs instruments de travail. Au bas : GIOV. GIANI, ROMA.

Rev. Légende en dix-huit lignes : A RICORDARE | COME | TRA GLI ANNI MDCCCLXXXIII | E MDCCCXCIV | VINTA OGNI INCLEMENZA | DEGLI ELEMENTI | FOSSE | PER VOLONTA | DEL RE E DEL PARLAMENTO | CON SOMMA DILIGENZA ED INGEGNO | PERFORATO IL MONTE BORGALLO | A PRESIDIO DELLA PATRIA | E INCREMENTO DEI TRAFFICI | LA IMPRESA DI ALARICO PIATTI E COMPAGNI | CHE LA ESECUZIONE | CURÒ E COMPÌ | VOLLE QUESTA MEDAGLIA | INCISA. Au bas : GIOV. GIANI.

1898.

258. — *Chemins de fer de* **Turin-Coni-Vievola** (*Tunnel du Col de Tende*). Méd. Bronze. Diam. : 39mm.

Droit. L'archange Saint Michel, tenant une épée de la main droite, et terrassant Pluton étendu sur les rochers. Sur le tour, en haut : IMPRESA FRATELLI VACCARI ; au bas : ALMA LABORIS VIRTUS PLUTONEM VINCIT.

Rev. La tête du tunnel portant en lettres gravées dans un cartouche, sur le fronton : LUNGa Mi 8100. Au-dessus, l'écusson royal italien; dans le fond, un panorama de montagnes. Sur le tour : RICORDO AI LAVORATORI DELLA GALLERIA DEL COLLE DI TENDA * DICEMBRE 1889 - FEBBRAIO 1898 *.

Ce tunnel est situé sur le prolongement de la ligne de Turin à Coni, ouverte jusqu'à Vievola près de Tende en 1900; cette ligne doit se poursuivre jusqu'à la mer, soit par la vallée de la Roya jusqu'à Vintimille, selon le désir des habitants de cette localité appuyés par leur député, le président de la Chambre Biancheri, soit en prenant la vallée du Paillon jusqu'à Nice, selon le vœu de la France (1).

---

(1) Il existe, pour la route de la Roya, une médaille de 36mm de diamètre portant au droit l'inscription en cinq lignes : A GIUSSEPE BIANCHERI PROPUGNATORE NEL PARLAMENTO ITALIANO DELLA STRADA DEL ROYA, et au revers : VENTIMIGLIA OFFRE MDCCCLXVI et l'écusson aux armes de la ville dans une couronne formée d'une branche de laurier et d'une palme.

1903.

259. — Tunnel du Simplon. Méd. à bélière par Cappuccio, éditée par Johnson. Bronze, étain, aluminium. Diam. : 39mm.

Droit. Un panorama de montagnes montrant au premier plan le portail du tunnel d'où sortent deux voies ; au-dessus, en lettres gravées : 1898-1905; au-dessous : LUNGza Mi 19781 ; sur le tour supérieur : GALLERIA DEL SEMPIONE VERSANTE ITALIANO ; sur le tour inférieur : SOCIETA M(utua) S(occorso) FRA GLI OPERAI.

Rev. La vue d'une galerie souterraine prise à l'avancement ; dans cette dernière, on voit, sur un chariot, une perforatrice finement reproduite. A gauche : PERFORATRICE BRANDT ; au bas à droite : C. F. ; sous le rail à gauche : JOHNSON ; à l'exergue : ISELLE ; sur le tour, au-dessus, en lettres gravées : RICORDO DI SANTA BARBARA ; au bas : DICEMBRE 1903.

Cette médaille frappée à l'occasion de la Sainte-Barbe, en 1903, par les ouvriers du chantier de l'attaque débouchant à Iselle sur le territoire italien, a été gravée par A. Cappuccio. La date de 1905 rappelait les prévisions d'achèvement du tunnel et non un fait accompli.

Le tunnel se compose de deux galeries éloignées l'une de l'autre de 17 mètres d'axe en axe; cette disposition facilite considérablement l'aérage et l'évacuation des déblais pendant la période de construction; elles recevront plus tard chacune une voie. La longueur rectiligne du tunnel est de 19,730 mètres, mais ses extrémités sont de simples galeries de direction ménagées pour la vérification du tracé seulement, car il se terminera, à chaque extrémité, par des courbes d'entrée et de sortie qui porteront sa longueur à 19,769 mètres. Le coût primitif de 68 1/2 millions a dû être porté à 77 1/2 millions à la suite de difficultés de tout genre survenues dans le cours du travail et l'ouverture à l'exploitation dut être prorogée jusqu'à la fin de l'année 1905. D'après les premières prévisions, la rencontre des deux attaques partant de Brigue en Suisse et d'Iselle en Italie devait avoir lieu le 15 octobre 1904; mais, alors qu'il ne restait plus que 250 mètres à percer, la rencontre de terrains éhouleux et d'abondantes sources thermales interrompit les travaux et fit reporter les prévisions de percement au printemps de l'année 1905. Le chef et l'âme de l'entreprise est Charles Brandau resté seul à sa tête après la mort de l'ingénieur Brandt.

1905.

Même sujet. Voir Suisse, n° 213 de ce catalogue.

Sans date.

260. — Société de secours mutuels des mécaniciens et chauffeurs italiens. Méd. à bélière. Bronze. Diam. : 35mm.

Droit. Locomotive fumante avec son tender se dirigeant vers la droite. Sur le tour, au-dessus : SOCIETA DI MUTUO SOCso FRA MACCHINISTI E FUOCHISTI ; au-dessous : DELLE FERROVIE ITALIANE. Dans l'exergue, à droite : A. C.

Rev. Deux mains entrelacées, sur un soleil rayonnant; à gauche, une branche de laurier fruité nouée au bas au moyen d'un ruban flottant.

PÉNINSULE IBÉRIQUE

L'HISOIRE des chemins de fer espagnols remonte à 1830; à cette époque, en effet, fut concédée la ligne de Jerez au port Sainte-Marie et à San Lucar; mais cette concession, de même que celle de la ligne de Tarragone à Reus, accordée en 1833, n'eurent aucune suite et furent annulées. La première ligne construite fut celle de Barcelone à Mataro, de 28 kilomètres de longueur, concédée en 1843 à D. José Maria Roca et inaugurée le 28 octobre 1848; en 1844, fut accordée à D. Pedro de Lara la concession de la ligne de Madrid à Aranjuez de 48 kilomètres de longueur, ouverte à l'exploitation en février 1851. Aucune disposition organique ne réglementait alors l'octroi des concessions; pour la première fois, la loi du 31 décembre 1844 fixa les conditions à remplir et les formes à suivre pour l'obtention des concessions de chemins de fer, mais les dérogations à cette loi furent la règle; d'autre part, l'ordonnance royale du 12 avril 1845 prescrivit aux Ponts et Chaussées d'établir le système général des chemins de fer du royaume, elle ne donna aucun résultat. Dans les années qui suivirent, il se produisit une véritable fièvre des chemins de fer pendant laquelle le gouvernement concéda un grand nombre de lignes de façon peu sérieuse et sans garantie; aussi, la plupart d'entre elles ne reçurent pas même un commencement d'exécution; cette triste situation fit penser que les entreprises de chemins de fer n'étaient pas réalisables sans le concours du gouvernement, et la loi du 20 février 1850 autorisa ce dernier à accorder des subventions ou des garanties d'intérêt. A la fin de l'année 1851, le gouvernement résolut de construire lui-même les lignes de premier ordre au moyen d'entreprises générales; mais ces dernières et les concessions accordées sous le régime des lois de 1850 et 1851 donnèrent lieu à des inconvénients de la plus haute gravité, et la révolution de juillet 1854 étant survenue, la validité des concessions et des contrats d'entreprise fut mise sérieusement en question; enfin, un

ensemble de projets de loi régularisa bientôt cette situation; en 1856, de puissantes compagnies françaises étant venues prêter leur concours pour la réalisation des grandes entreprises, les chemins de fer virent s'ouvrir une ère de prospérité qui permit de réaliser le programme élaboré par le gouvernement.

Au Portugal, la compagnie connue sous le nom de Chemin de fer de l'Est, obtint la concession de la ligne du Nord, de Lisbonne à Santarem, de 50 kilomètres de longueur. Avant son achèvement, cette ligne fut rétrocédée à la Cie Péninsulaire des chemins de fer portugais, puis fut rachetée par le gouvernement, qui l'inaugura le 26 octobre 1856; ce dernier traita ensuite avec Sir Morton Peto qui prit l'engagement de la prolonger jusqu'à Porto d'où elle devait se diriger sur Vigo pour se relier aux lignes espagnoles. En 1858, fut inaugurée la première section du chemin de fer de l'Est, entre Barreiro (port de Lisbonne) et Vendas Novas; puis fut concédée la ligne, de 25 kilomètres de longueur, de Lisbonne à Cintra, résidence royale.

ESPAGNE

1848.

261. — *Chemin de fer de* **Barcelone à Mataro.** Méd. par Lorenzale et Jubany. Bronze. Diam. : 53mm.

Droit. A gauche, devant un autel placé sous un dais, un évêque assisté d'un autre évêque, tous deux mitrés, bénit un train de chemin de fer se dirigeant à l'avant-plan vers la droite; ce train se compose d'une locomotive portant deux drapeaux, d'un tender et d'une voiture dont on ne voit que la moitié. Derrière les évêques, quatre prêtres; à droite, au fond, les autorités de Barcelone avec une suite nombreuse. Au-dessus : NIHIL IPSA VELOCIUS. A l'exergue : YNAUGURATA DIE XXVIII OCTOBRIS | ANNI MDCCCXLVIII. Sous la ligne de l'exergue, à gauche : LORENZALE Dº. à droite : JUBANY G.

Rev. En huit lignes : OPTIMAE SOCIETATI | QUAE PRIMA IN HISPANIÂ | VIAM FERREAM AD YLLURUM USQUE DUCENTEM | SUMMO LABORE VIGILIIS SUMPTIBUSQUE | CONSTRUERE FECIT | BARCINONENSIS SENATUS | HOC CIVIUM LAUDIS ET GRATI ANIMI PIGNUS | D. O. C.

Voir Pl. IV, nº 28.

1855.

Chemin de fer de **Paris en Espagne.** Voir France, nº 156 de ce catalogue.

1856.

262. — *Chemin de fer de* **Saragosse à Madrid.** Jeton. Argent et bronze. Diam. : 27mm.

Droit. Un écusson couronné au lion, entre deux branches de laurier. Sur le tour : AL DUQUE DE LA VICTORIA * REINANDO ISABEL SEGUNDA.

Rev. Sous une couronne de laurier, une légende en dix lignes : EL 2º Y 3er BATn ¦ EL DE ARTILLERIA . Y LOS BOMBEROS ¦ DE LA H. M. N. ¦ DE . ZARAGOZA ¦ INAUGURACION ¦ DEL FERRO CARRIL . A MADRID ¦ MAYO 1856.

263. — *Chemin de fer du* **Nord.** Méd. Étain. Diam. : 35mm.

Droit. L'écusson couronné de la ville de Valladolid entre une palme et un rameau de laurier. En dessous : VALLADOLID et sous une bordure : * 1856 *. Sur le tour : INAUGURACION DEL FERRO-CARRIL DEL NORTE.

Rev. Une locomotive sur un ponceau ; elle sort d'un bâtiment à droite et se dirige vers la gauche où se perd la perspective en courbe de la voie. Au-dessus, l'œil rayonnant de la Providence; de chaque côté du ponceau, en caractères peu lisibles, à gauche : MINGUEL? à droite : MARQUEZ?

1877.

264. — *Chemin de fer de* **Salamanque.** Méd. Bronze. Diam. : 31mm.

Droit. La tête à droite du roi Alphonse ; sous le cou, les initiales : G. S.

Rev. Légende en sept lignes : FERRO-CARRIL ¦ DE SALAMANCA ¦ INAUGURACION ¦ POR ¦ S. M. ALFONSO XII ¦ 8 DE SETIEMBRE ¦ DE 1877.

1879.

265. — *Chemin de fer de* **Madrid à Ciudad Real.** Méd. par Esteban Lozano. Bronze. Diam. : 60mm.

Droit. Légende : INAUGURACION DE LA LINEA DIRECTA DE MADRID A CIUDAD REAL . 3 DE FEBRERO DE 1879.

Rev. Un aigle à deux têtes et trois écussons ; au-dessous : J. E. L. Légende : CONSTRUIDA EN CATORCE MESES, SIN SUBVENCION DEL ESTADO . LONGITUD 170 KILOMETROS.

1880.

266. — *Chemin de fer et mines de* **San Juan de las Abadesas.** Méd. Bronze. Diam. : 54mm.

Droit. Un aigle couronné vu de face, les ailes éployées; sur sa poitrine, un écusson aux armes de Castille, de Léon, de Grenade et de Bourbon. Sur le tour : FERRO-CARRIL Y MINAS DE SAN JUAN DE LAS ABADESAS.

Rev. Légende en onze lignes : REINANDO | DON ALFONSO XII | CONSTITUIDA LA SOCIEDAD | FERRO-CARRIL Y MINAS DE | SAN JUAN DE LAS ABADESAS | BAYO LOS AUSPICIOS DE LA | CATALANA GENERAL DE CRÉDITO | INAUGURO LA VIA FERREA | DE GRANOLLERS A SUS MINAS | EN 17 DE OCTUBRE | DE 1880.

1881.

267. — *Chemin de fer de* **Villanueva à Barcelone.** Méd. par Padro et Sala. Bronze. Diam. : 57mm.

Droit. Une femme assise, couronnée, vue de face, les mains appuyées sur deux écussons aux armes des deux villes ; à gauche, une cheminée d'usine fumante ; à droite, une ruche. Dans le lointain, un panorama de montagnes au milieu desquelles est tracée une voie passant à gauche sur un viaduc et entrant à droite dans un tunnel. A l'exergue, un écusson et de chaque côté une guirlande ; au-dessous : PADRO INV ; SALA GRA. Sur le tour : INAUGURACION DEL TRAYECTO DE VILLANUEVA A BARCELONA . 29 DICIEMBRE 1881.

Rev. Une locomotive fumante tournée vers la gauche sur laquelle est assis Vulcain figuré par un forgeron portant un marteau sur l'épaule ; elle est guidée par Mercure portant un caducée ; dans le lointain, la mer ; à l'horizon, un arc-en-ciel. Sur le tour : COMPANIA DE LOS FERROCARRILES DIRECTOS DE MADRID Y ZARAGOZA A BARCELONA. Au bas, une rosace entre deux étoiles.

1882.

268. — *Chemin de fer de* **Canfranc.** Méd. par Castell. Bronze. Diam. : 47mm.

Droit. Une locomotive fumante tournée vers la gauche. A l'exergue, un écusson couronné. Sur le tour, la légende suivante séparée par deux écussons : ANO 8° DEL REINADO DE D. ALFONSO XII - 22 OCTUBRE 1882.

Rev. Sur le tour : A LA INAUGURACION DEL FERRO-CARRIL DE CANFRANC. Au bas, trois étoiles. Dans le champ, en cinq lignes : LEY DE 5 ENERO 1882 | PRESIDENTE DEL CONSEJO | SAGASTA | MINISTRO DE FOMENTO | ALBAREDA. Au-dessus et au-dessous, une étoile à cinq raies. Sur le bord du grénetis : CASTELL F.

1884.

269. — *Chemin de fer des* **Asturies Galice et Léon.** Méd. par Desaide. Bronze. Diam. : 69mm.

Droit. A gauche, le panorama d'une ville ; à droite, un chemin de fer sur un viaduc ; devant, deux femmes personnifiant l'Espagne et la France, entourées des attributs du travail. Sur le tour : ESPANA Y FRANCIA UNIDAS POR IL COMERCIO LA INDUSTRIA Y LOS ARTES. Dans l'exergue : A. DESAIDE.

Rev. Dans le champ, en onze lignes : REINANDO | S. M. D. ALFONSO XII | INAUGU-

RACION | DE LA RED | DE ASTURIAS GALICIA Y LEON | SETIEMBRE DE 1883 | AGOSTO DE 1884 | PRESIDENTE DE LA COMPANIA | EXCMO Sr DUQUE DE SESTO | VICE PRESIDENTE Y PRESIDENTE | DEL COMITE DE PARIS EXCMO Sr ARMANDO DONON. Sur le tour : COMPANIA DE LOS FERRO-CARRILES DE ASTURIAS GALICIA Y LEON.

1902.

270. — *Chemin de fer de* **Penarroya** *(Hommage à Ch. Ledoux).* Plaquette par Corneille Theunissen. Bronze. Haut. : 65mm. Larg. : 50mm.

Droit. Buste de Ch. Ledoux tourné vers la droite ; à l'angle supérieur, à gauche : ÆTATIS SUÆ | LXV. Sur le bord gauche, transversalement : C. THEUNISSEN 1902. A l'exergue : CHARLES | LEDOUX ; à gauche, un pic et un marteau de mineur en sautoir ; dans les angles, en haut : C, supportant un crachet de mineur allumé ; à gauche : H ; à droite, un croissant.

Rev. Un mineur, appuyant son marteau sur un wagonet de mine, contemple un paysage industriel au premier plan duquel on voit à gauche une locomotive remorquant des wagons sur une voie en courbe. Dans le coin gauche supérieur, un écusson avec des armes et en dessous le mot : ESPANA. A droite, en haut, huit lignes se terminant ainsi.... CHEMINS | DE FER DE PENARROYA.

Voir Pl. IV, n° 27.

PORTUGAL

1856.

271. — *Chemin de fer de* **Lisbonne à Santarem.** Méd. par Gérard. Bronze. Diam. : 50mm.

Droit. Sous un dais, à gauche, un évêque, suivi de son clergé, s'avance au devant d'une locomotive fumante se dirigeant vers la droite entre deux mâts à oriflammes. Derrière le clergé, dans le fond, un groupe de personnages officiels ; derrière la locomotive, on voit les mâts pavoisés d'une flotte. A l'exergue : INAUGURAÇAO | DO | CAMINHO DE FERRO DE L'ESTE | EM LISBOA | 28 DE OUTUBRO 1856. Au-dessus de l'exergue, à droite : GERARD F.

Rev. Inscription en neuf lignes : PETRO V | CORAMQUE REGIA STIRPE ET AULA | PRECATION AB OLISIPON | CARD. PATRIARCH | FACTIS | FERRAE EX. OLISIPON VIAE . USQUAE | AD CARREGADO V KAL NOVEMB | M . DCCC . L . VI . A. D. | SOLEMNIS FUIT. INAUGURATIO.

Voir Pl. IV, n° 26.

1875.

272. — *Chemin de fer du* **Minho.** Méd. par Morlarinho. Bronze. Diam. : 54mm.

Droit. La tête du roi à gauche. Sur le tour : D. LUIZ. I REI DE PORTUGAL. Au bas : MOLARINHO F.

Rev. Une locomotive " PORTO „ avec son tender se dirigeant vers la gauche; au fond un paysage montagneux. Sur le tour : CAMINHO DE FERRO DO MINHO. Au-dessus de l'exergue, à gauche : ENGENHEIRO; à droite : J. J. MATTOS. A l'exergue, en six lignes : LEI DE 2 DE JULHO DE 1867 | COMEÇADO EM 12 DE JULHO | DE 1872 | INAUGURAO SE A EXPLORAÇAO | EM 20 DE MAIO | 1875.

1879.

273. — *Chemin de fer du* **Douro.** Méd. par Molarinho. Bronze doré. Diam. : 54mm.

Droit. Les têtes accolées du roi et de la reine tournées vers la gauche. Sur le tour : LUDOVICUS I ET MARIA PIA PORTUG : ET ALGARB : REGES. Au bas : MOLARINHO F.

Rev. Une vallée traversée par un viaduc métallique sur lequel passe, vers la droite, un train de chemin de fer. A droite, le génie du fleuve appuyant le bras gauche sur une urne et tenant un gouvernail de la main droite. Sur le tour : CAMINHO DE FERRO DO DOURO. INAUGURADO A 14 DE JULHO DE 1879. A l'exergue : MOLARINHO F.

1890.

274. — *Chemin de fer de* **S. Combadao à Vizeu.** Méd. Étain. Diam. : 30mm.

Droit. Une locomotive tournée vers la droite. Légende : XXIV DE NOVEMBRO DE 1890.

Rev. Légende : INAUGURAÇAO DO CAMINHO DE FERRO DE SANTA COMBADAO A VIZEU.

AUTRICHE-HONGRIE

Le promoteur de l'industrie des chemins de fer en Autriche-Hongrie fut Franz Joseph von Gerstner qui publia, en 1813, différents travaux sur cet objet, et préconisa notamment une ligne de jonction du Danube à la Moldau. Son fils, Franz Anton von Gerstner, hérita des idées de son père; en 1822, il entreprit un voyage d'études en Angleterre, à la suite duquel, à son retour, il construisit, au Prater à Vienne, une voie de 230 mètres de longueur qui devait lui servir de champ d'expériences. Il fit ensuite les études préliminaires d'une ligne de Mauthausen (sur le Danube) à Budweis (sur la Moldau) dont il demanda la concession; il l'obtint le 7 septembre 1824 et réalisa ainsi le programme tracé par son père. La première section de cette ligne, de Budweis à Troyern (53 kilomètres), fut inaugurée le 7 septembre 1827; presqu'à la même époque, le 20 août 1827, s'ouvrait le premier chemin de fer en Hongrie, de Pesth à Köbanya, destiné à desservir une carrière; ce n'était qu'un essai dont les résultats furent à ce point défavorables que la ligne fut démolie le 20 mars 1828.

Après l'ouverture à l'exploitation de la section de Budweis-Troyern, von Gerstner abandonna la direction de cette entreprise et se rendit en Russie où il obtint la concession du premier chemin de fer de Saint-Pétersbourg à Tsarskoe-Selo. Entre temps, la ligne de Budweis avait été achevée jusqu'à Mauthausen et peu après, son terminus avait été reporté de cette dernière localité à Linz; son prolongement, jusqu'à Gmünden, fut concédé le 16 juin 1829 à l'ingénieur-entrepreneur Franz Zola. Ces lignes avaient $1^{m},109$ d'écartement entre les rails; bien qu'elles fussent ouvertes au service public pour le transport des voyageurs et des marchandises, elles avaient surtout en vue les transports des salines et la traction s'y faisait exclusivement par chevaux. La ligne de Budweis à Linz n'avait pas le véritable caractère du chemin de fer; telle quelle, elle fut cependant le premier chemin de fer de l'Europe continentale et, par sa longueur, l'entreprise la

plus importante existant à ce moment dans le monde; en 1836, la longueur de ces lignes à traction animale s'élevait en Autriche à 255 kilomètres.

A différentes reprises, notamment en 1830 et en 1836, il fut question d'appliquer la traction par locomotives aux lignes existantes; mais cette transformation du système de traction ne s'effectua que beaucoup plus tard, en 1856 sur la ligne de Linz à Gmunden et en 1872 sur celle de Budweis à Linz. Le promoteur des chemins de fer à vapeur dans la Monarchie, fut Salomon de Rothschild, qui avait obtenu, le 4 mars 1836, la concession d'une ligne de Vienne en Galicie, par Cracovie et l'avait cédée au " Kaiser Ferdinands Nordbahn „ : la première locomotive en Autriche, la " Vindobona „, fournie par Stephenson, inaugura, en 1837, la première section de cette ligne, de Florisdorf à Wagram.

A cette époque, les chemins de fer prirent peu de développement, le rendement de ces entreprises étant très peu satisfaisant; aussi, en 1842, l'Etat, pour suppléer au défaut d'initiative privée, commença-t-il à construire et à exploiter des chemins de fer pour son propre compte. Mais des difficultés politiques et financières surgirent en 1848, et l'engagèrent à ralentir les travaux, puis à les suspendre complètement; enfin, en 1855, il se décida à vendre la plus grande partie de ses chemins de fer; en conséquence le réseau de l'Etat, en 1859, se trouva réduit à 13 kilomètres. En 1874, une crise industrielle d'une extrême gravité engagea le Gouvernement à venir au secours des entreprises particulières dont l'existence était en péril : il fut bientôt obligé de reprendre une partie de ces dernières, et ainsi, se reconstitua un nouveau réseau d'Etat; la loi dite " de séquestre „ (1877) et la loi sur les chemins de fer d'intérêt local (1880) lui permirent d'agrandir considérablement son domaine qui atteignit, au 1er janvier 1900, 10,800 kilomètres, tandis que les sociétés privées n'exploitaient que 8100 kilomètres.

En Hongrie, la guerre de l'indépendance avait paralysé tout élan dans le développement économique du pays et ce ne fut qu'après le rétablissement de la constitution de 1867, que l'industrie des chemins de fer y prit son essor sous l'égide de l'Etat; celui-ci concentra dans ses mains l'exploitation de la plus grande partie des chemins de fer de telle sorte qu'au 1er janvier 1900, il exploitait 17,000 kilomètres sur les 20,000 composant le réseau hongrois.

La première traversée des Alpes fut réalisée pour le chemin de fer du Semmering dont la construction avait suscité de nombreuses polémiques; la possibilité, pour les locomotives, de franchir par simple adhérence les fortes rampes que nécessitait le tracé de la ligne, fut démontrée, dès 1839, par Mathias von Schönerer, qui avait succédé en 1828 à von Gerstner, dans la direction de la construction du chemin de fer de Budweis à Linz. Mais l'honneur d'avoir fait prévaloir ces idées revient à Carl von Ghega, ingénieur en chef du " Kaiser Ferdinands Nord Bahn „, dont diverses médailles rappellent les mérites; après un voyage en Amérique, il publia sur la traversée des Monts-Alleghany un livre qui était décisif quant au

choix du système à adopter pour l'exploitation de la ligne du Semmering; il eut toutefois à soutenir une lutte très vive contre des concurrents qui préconisaient les systèmes funiculaires ou atmosphériques, mais il finit par trompher. Il dirigea la construction de la ligne du Semmering qui fut ouverte au service public, le 17 juillet 1854, et devint ensuite directeur général des chemins de fer de l'Etat du Sud de l'Autriche.

1837.

275. — *Chemin de fer du* **Nord-Empereur Ferdinand.** Méd. Argent et bronze. Diam. : 42mm.

Droit. Locomotive tournée à droite ; au-dessus : VIM QUIS TENEAT. A l'exergue : IUNGIT INITIO | FINEM.

Rev. Vue extérieure du bâtiment de la station; au-dessus : A. P. KAISER FERDINANDS NORDBAHN. A l'exergue : ERÖFFNET | 1837.

Voir Pl. VI, n° 34.

Médaille frappée à l'occasion de l'ouverture de la section de Florisdorf à Wagram le 17 novembre 1837, la première ligne qui fit en Autriche un service régulier par locomotives.

1839.

276. — *Chemin de fer de* **Vienne à Brunn.** Clichés par Heuberger (les deux faces estampées et soudées). Cuivre argenté. Diam. : 26mm.

Droit. Une locomotive tournée à gauche portant l'inscription : PLUTO. Au-dessus : DAMPFESKRAFT EINT NAH UND FERN. A l'exergue : L. HEUBERGER.

Rev. Légende en neuf lignes : ERÖFFNUNG | DER | KAISER | FERDINANDS | NORD-BAHN | VON | WIEN BIS BRUNN | 7 JULY | 1839.

Voir Pl. VI, n° 33.

Les inscriptions sont en général mal venues, le nom du graveur est parfois entièrement effacé; certains exemplaires sont d'un module un peu plus grand, atteignant un diamètre de 28mm.

277. — **Même sujet.** Clichés par Radnitzky. Cuivre. Diam. : 30mm.

Semblable au numéro précédent, le nom du graveur RADNITZKY F. remplaçant celui de Heuberger.

1841.

278. — *Chemin de fer de* **Vienne à Raab.** Méd. par Scharf et Eckhart. Argent et bronze. Diam. : 45mm.

Droit. Une locomotive tournée à droite portant l'inscription : WIEN. Sur le tour : DER ZEIT GEWINN DES STREBENS ZIEL. A l'exergue : MDCCCXXXXI. Au bas : JOHAN ECKHART F.

Rev. Mercure debout, avec ses attributs, le pied gauche sur une mappemonde; la main droite déploie une banderole sur laquelle on lit : 20 JUNI 1841. Sur le tour : ZUR ERÖFFNUNG DER WIEN-RAABER EISENBAHN. Au bas, sur la mappemonde : SCHARFF F.

Voir Pl. VI, n° 36.

Par suite des oppositions qui s'étaient manifestées dans les chambres hongroises, le tracé de cette ligne fut modifié ; au lieu de passer par Oedenburg, il fut dirigé par Gloggnitz et la ligne prit ultérieurement le nom de « Gloggnitzerbahn » au lieu de « Raaberbahn ».

La médaille décrite commémore l'ouverture de la section de Vienne à Baden.

Chemin de fer de **Milan à Venise** (*Pont sur la lagune à Venise*). Voir Italie, n° 215 de ce catalogue.

Cette médaille, bien que d'origine autrichienne, appartient à l'Italie dans la classification par nationalités.

1843.

Même sujet (*Inauguration des travaux*). Voir Italie, n° 216 de ce catalogue. Même observation que pour la médaille précédente.

1844.

279. — *Chemin de fer de* **Vienne à Gratz** (*Südbahn*). Méd. par Roth. Argent et bronze. Diam. : 53^{mm}.

Droit. La tête laurée de l'empereur tournée vers la droite. Autour : FERDINAND I KAISER VON OSTERREICH KÖN. VON UNG. UND BÖH. & *. Sous le cou : I. B. ROTH F.

Rev. La ville de Gratz, personnifiée par une femme assise, la tête ceinte d'une couronne murale; le bras droit repose sur un écusson à ses armes, la main gauche tient une corne d'abondance. Un génie ailé lui montre, d'une main, une locomotive placée à gauche, et de l'autre, les montagnes de la Styrie à l'arrière-plan à droite; au milieu de ces dernières, un dieu marin armé d'un trident, le bras droit sur une urne renversée, personnifie la Mür. Sur le tour : ERÖFFNUNG DER WIEN-SUD STAATS EISENBAHN NACH GRATZ. A l'exergue, l'écusson aux armes de l'empire qui divise en deux l'inscription : DEN 21 OCTOB | 1844.

Médaille frappée à l'occasion de l'ouverture à l'exploitation de la section Mürzuschlag à Gratz.

1845.

280. — *Chemin de fer de* **Vienne à Prague.** *(Nördliche Staatsbahn).* Méd. par Roth et Ekhart. Argent et bronze. Diam. : 44^{mm}.

Droit. Sur le tour : ERÖFFNUNG DER K. K. WIENER NORD STAATS EISENBAHN NACH PRAG; en haut, une petite rosace. Dans le champ, la ville de Prague personnifiée par une femme assise portant une couronne murale, la main gauche appuyée sur un écusson à ses armes. A l'exergue : DEN 20 AUG. | 1845. A gauche : ROTH INV.; à droite : EKHART INC.

Rev. Un tunnel vu de face, dans lequel une locomotive roule entre les deux voies sur les rails intérieurs de celles-ci. Sur la tête du tunnel, quatre écussons. Au milieu, un obélisque surmonté de l'aigle impériale; dans le fond, un panorama de montagnes.

N. B. Le nom du graveur *Ekhart* est orthographié *Eckhart* sur la médaille n° 278.

Médaille frappée à l'occasion de l'inauguration de la section d'Olmütz à Prague.

Chemin de fer de **Varsovie à Vienne.** Voir Russie, nos 384 et 385 de ce catalogue.

1850.

281. — Station de Trieste. Méd. par Fabris. Argent et bronze. Diam. : 59mm.

Droit. Le buste à gauche de l'empereur en uniforme. Autour : IMP. REX FRANCISCUS . JOSEPHUS . PIUS . FELIX . VICTOR . AUGUSTUS. Au bas : A. FABRIS UTIN . F.

Rev. Une tente au fond et un autel à droite devant lesquels on voit le clergé ayant à sa tête un évêque; à l'avant-plan, l'empereur avec une suite nombreuse procède à la pose de la première pierre. Sur le tour : CONSTITUTOR . AUSTRIAE . ADSERTOR . LIBERTATIS . PORTUS . TERGESTINI. Au bas : LAPIDEM AUSPICALEM. | VIAE FERRATAE . TERGESTINAE . | IPSE . POSUIT AN. MDCCCL.

La cérémonie eut lieu le 14 mai 1850.

1851.

282. — *Chemin de fer de* **Prague à Dresde.** Méd. par Seidan. Bronze. Diam. : 48mm.

Droit. Deux femmes personnifiant la Bohême et la Saxe se donnent la main droite; la main gauche est posée sur des écussons à leurs armes respectives, placés, celui de droite, par terre, l'autre, sur les genoux. Derrière, une locomotive fumante tournée vers la gauche. Sur le tour : ZUR FESTLICHEN ERÖFFNUNG D. PRAG-DRESDNER EISENBAHN. A l'exergue : AM 6 APRIL | 1851. Au bas : W. SEIDAN F.

Rev. Dans un quadrilobe, la vieille tour du Pont de Prague; de chaque côté, l'inscription : ALTSTAEDTER BRÜKENTHURM. Sur le tour : GEWIDMET VOM PRAGER VEREINTEN HANDELSSTAND.

Cette médaille commémore l'ouverture de la section de Prague à Bodenbach (frontière saxonne) du chemin de fer du Nord Autrichien.

1854.

283. — *Chemin de fer du* **Semmering.** Méd. par Seidan. Bronze. Diam. : 40^{mm}.

Droit. Entre deux massifs de montagnes percés de tunnels, un grand viaduc parcouru vers la gauche par un train de chemin de fer. Sur le paysage est étendu un vieillard nu personnifiant le Semmering. Au bas, à gauche : SEIDAN F. Sur le tour : ADRIATICUM GERMANICO JUNXIT MARE. A l'exergue, en trois lignes : 3132 w(iener) FUSS ü(ber) D(em) HORIZONT | DES | ADRIAT(ischen) MEERES.

Rev. En haut, la couronne impériale ; au bas, un génie ailé tenant de la main droite un caducée, de la main gauche, l'écusson de l'empire ; à ses pieds, une corne d'abondance. Sur le tour : HOMINUM RERUMQUE COMMERCIO FRANCISCUS JOSEPHUS I AUSTR. IMP. Dans le champ, en dix lignes : IM J. 1849 BEGONNEN | 1854 VOLLENDET | AUSGEFÜHRT RITTER V. GHEGA | STEIGUNG 1 : 40 . | KRÜMMUNG IM HALBMESSER | V. 100 W^{r} KLAFTER | 15 TUNNELS . LÄNGE 2254 KFT ; | SEMMERINGER HAUPTTL : | 753 KLAFTER | 16 VIADUKTE 24 - 6 K. HÖHE.

Voir Pl. VI, n° 38.

Cette ligne, qui relie Vienne à Trieste sur la Mer Adriatique, fut la première traversée des Alpes; le projet donna lieu à de nombreuses discussions dans lesquelles von Ghega fit prévaloir ses idées; il dirigea la construction de la ligne, ce qui lui valut une grande renommée.

1857.

284. — *Chemin de fer* **Sud-Autrichien** (*Süd-Bahn*). Double thaler par Radnitzky. Argent. Diam. : 41^{mm}.

Droit. La tête de l'empereur laurée tournée à droite; autour : FRANZ JOSEPH I. V. G. G. KAISER V. OESTERREICH. Sous le col : c(arl) R(adnitzky) et la lettre A.

Rev. Un phare surmonté de l'aigle impériale ; à gauche, une locomotive ; à droite, un bateau à vapeur. Sous ces derniers, à gauche, l'écusson de la maison de Savoie, à droite, celui de l'Autriche, tous deux dans des enroulements décoratifs ; au-dessus, l'inscription : 2. VEREINS THALER. Sur le tour : VOLLENDUNG DER OESTERREICHISCHEN SÜDBAHN 1857.

N. B. Il existe deux variétés de cette pièce ; au droit, la pointe de la couronne de laurier se trouve sous le K ou sous l'A du mot : KAISER, et la disposition des lettres C. R. sous le cou est un peu différente.

Cette médaille commémore l'achèvement de la Südbahn dont la médaille n° 279 rappelle l'ouverture de la première section.

Chemins de fer Lombardo-Vénitiens et de l'Italie centrale.

Voir Italie n^{os} 227 et 227bis de ce catalogue.

Ces médailles non datées ont été frappées à la Monnaie de Vienne, en 1857 ; bien que d'origine autrichienne, elles appartiennent à l'Italie dans la classification par nationalités.

1869 (1)

285. — *Chemin de fer du* **Semmering.** Méd. par Seidan. Bronze. Diam. : 50mm.

Droit. La tête à droite de Ghega; au-dessous : SEIDAN. Sur le tour : CARL. V. GHEGA * ERBAUER DER SEMMERING BAHN *.

Rev. Un monument commémoratif, adossé à une muraille; dans la partie centrale, un médaillon à l'effigie de Ghega; à l'exergue, en cinq lignes : DURCH DIE EISENBAHNEN VERSCHWINDEN | DIE DISTANZEN, DIE MATERIELLEN INTERESSEN | WERDEN GEFÖRDERT, DIE KULTUR WIRD | GEHOBEN UND VERBREITET | GHEGA 1851. Sur le tour : ZUR ERINNERUNG AN DEN DEUTSCHEN EISENBAHNKONGRESS IN WIEN 22 JULI 1869. Au bas, une roue ailée.

1870.

286. — *Chemin de fer de* **Brunn à Znaim.** Méd. à bélière.

Droit. Locomotive.

Rev. Inscription.

N. B. Cette médaille figure sous le n° 62 du catalogue de M. von Loehr, avec la description incomplète que nous reproduisons.

1871.

287. — *Chemin de fer de* **Lemberg à Podwoloczyska** (*Carl Ludwig Bahn*). Méd. Argent et bronze argenté. Diam. : 50mm.

Droit. Une roue ailée dans les nuages; au-dessus, une équerre et un compas en sautoir; au-dessous, un paysage dans lequel on voit un viaduc; à gauche, un remblai sur lequel se trouve une locomotive; à droite, une montagne. Sur le tour, l'inscription : PRZEDSIE BIORST WO BUDOWY KOLEI ZELASNEJ ZYGMUNT RICHTMAN.

Rev. Légende en six lignes : TARNOPOL | GAJE DYCZKOW BORKI | ROMANOWKA STRYJOWKA | MAXYMOWKA | 1ſº PAZDZIERNIKA | 1871.

Médaille frappée le 1er octobre 1871 en l'honneur de l'entrepreneur Siegmund Richtman à l'occasion de l'achèvement de la section Tarnopol-Maximowka construite par lui.

288. — **Même sujet.** Méd. Or. Diam. : 20 1/2 mm.

Semblable à la médaille précédente.

1873.

289. — **Fabrique de locomotives de Florisdorf.** Méd. à bélière. Métal blanc. Diam, : 30mm.

---

(1) M. von Loehr renseigne dans son catalogue, sous le n° 61, une grande plaque uniface en zinc de 165 millimètres de diamètre représentant Carl v. Ghega, la tête tournée à droite; cette pièce, à cause de ses dimensions, ne peut être rangée dans la catégorie des médailles; en conséquence, nous l'omettons dans notre catalogue.

Droit. Locomotive tournée vers l'avant.

Rev. Légende : ZUR ERINNERUNG AN DIE 100 . LOCOMOTIVE . 1873.

Cette médaille a été frappée à l'occasion de l'achèvement de la centième locomotive dans les ateliers de la « Wiener Locomotivfabrik à Florisdorf „; cette machine a été livrée à la Société « Mähr-Grenzbahn „.

1883.

290. — Tunnel de l'Arlberg. Méd. par Tautenhayn. Bronze. Diam. : 70mm.

Droit. Vue du portail du tunnel; au-dessus, dans un cartouche : 10248,7m; au-dessous, une guirlande de fleurs et une banderole sur laquelle on lit : EHRE DER ARBEIT. Deux femmes couronnées sont assises de chaque côté du tunnel, et se donnent la main droite; de la main gauche, elles tiennent des écussons à leurs armes; elles personnifient les provinces reliées par le chemin de fer. A leurs pieds, à gauche, l'inscription : TIROL et les attributs de l'industrie; à droite, l'inscription : VORARLBERG et les attributs du commerce. Entre elles, au-dessus, l'aigle impériale. Sur le tour : BEGINN JUNI 1880 DURCHSCHLAG NOV. 1883. Au bas : JOS. TAUTENHAYN.

Rev. Une couronne formée de deux branches de laurier, nouées par un ruban; à l'intérieur, en six lignes : DEN | ERBAUERN | DES | ARLBERG-TUNNELS | ZUR | ERINNERUNG. Sur le tour : DIE K. K. DIRECTION FÜR STAATS-EISENBAHNBAUTEN *.

1884.

291. — *Chemin de fer de l'*Arlberg. Méd. à bélière. Etain. Diam. : 35mm.

Droit. Un tunnel et un train. Légende : FESTSCHIESSEN ZUR ERÖFFNUNG DER ARLBERGBAHN.

Rev. Un bateau. Légende : BREGENZ 1884 ÖSTERR. BODENSEE-DAMPF-SCHIFFAHRT AM KAISER FRANZ JOSEF LANDESHAUPTSCHIESSTAND.

N. B. Renseignements du catalogue du Musée historique de Vienne, n° 27 du second appendice, page 660.

Médaille commémorant un tir à la cible organisé lors des fêtes données à l'occasion de l'inauguration du chemin de fer de l'Arlberg.

1896 (1).

292. — Chevalier A. von Loehr. Plaquette uniface par Pawlik. Argent et bronze. Haut. : 38mm. Larg. : 27mm.

Son buste à droite; au bas, à droite : MDCCCXCVI . F. PAWLIK FEC. Au bas,

(1) Le n° 68 du catalogue de M. von Loehr renseigne une médaille en argent de 26mm de diamètre commémorant les noces d'argent du conseiller von Grünebaum; cette médaille ne rappelle aucun événement se rapportant aux chemins de fer ni la qualité de ce fonctionnaire qui appartenait à l'administration des chemins de fer; nous ne lui avons pas donné place dans ce catalogue.

entre deux écussons entourés d'attributs divers, en deux lignes : AUG. R. V. LOEHR. | AETAT : IL.

Portrait du chevalier Auguste von Loehr, conseiller de la Couronne d'Autriche-Hongrie, ingénieur et administrateur de divers chemins de fer; A. von Loehr est l'auteur du catalogue de médailles de chemins de fer, dont nous avons parlé dans l'avant-propos.

Voir Pl. VI, n° 35.

1897.

293. — Jubilé *du chemin de fer du* Vorarlberg. Méd. à bélière par Drentwett. Argent et bronze doré. Diam. : 29mm.

Droit. Dans un encadrement à huit lobes, la couronne impériale; au-dessous, une roue ailée.

Rev. Légende en sept lignes : GEDENKFEIER | DER | ERÖFFNUNG | DER K. K. PRIV. | VORARLBERGER | BAHN | 1872 . 1897. Au-dessous, deux branches croisées de chêne et de laurier.

294. — *Chemin de fer de* Mergel (*Bohême*). Méd. par Frish. Bronze. Diam. : 28mm.

Droit. Une locomotive tournée vers la gauche; sous le rail : RUD. FRISCH. Sur le tour, en haut : MERGELBAHN; au bas : PETERSBURG.

Rev. Deux branches de chêne nouées par un ruban et formant couronne ; le champ lisse.

Il s'agit ici d'un chemin de fer industriel construit en 1897 près de Petersburg, en Bohême.

1899 (1).

295. — Société chorale des agents des chemins de fer autrichiens. Méd. ovale par J. Tautenhayn Jun. Argent. Haut. : 36mm. Larg. : 47mm.

Droit. Groupe des chanteurs en buste.

Rev. Inscription et la date : 1897 - 1899.

Le titre de cette société est « Gesangvereins österr. Eisenbahnbeamter für treue Mitgliedschaft.
Les renseignements ci-dessus proviennent de M. von Loehr.

1901.

296. — Dr Henri v. Wittek. Plaquette, le bord supérieur cintré, par Marschall. Bronze. Haut. : 64mm. Larg. : 43mm.

Droit. Buste à droite de M. V. Wittek portant un monocle ; au bas, à droite,

(1) Le n° 34 du second supplément du catalogue du Musée historique de Vienne renseigne, page 660, une médaille par Pawlik, de 24mm de diamètre, relative aux noces d'or de l'Inspecteur central du « Ferdinands Nord-Bahn „, V. Stockert, célébrées en 1898; cette médaille ne figure pas dans notre catalogue parce qu'elle ne commémore pas un événement relatif aux chemins de fer.

en lettres gravées : R. MARSCHALL FEC. A l'exergue, en lettres gravées : DR. HEINRICH R. V. WITTEK | PRÄSIDENT.

Rev. L'inscription gravée en deux lignes : CLUB OESTERR. | EISENBAHN-BEAMTER. Au-dessous, un espace réservé pour inscrire le nom du titulaire ; plus bas : 1876 - 1901. Au-dessus, une roue ailée dans les nuages; au-dessous, une palme.

Cette médaille a été distribuée lors du vingt-cinquième anniversaire du club des fonctionnaires des chemins de fer autrichiens, sous la présidence de M. Wittek, ministre des chemins de fer.

1902.

297. — *Chemins de fer locaux de la* **Bukowine.** Plaquette, le bord supérieur cintré, par Schwartz. Bronze. Haut. : 77mm. Larg. : 54mm.

Droit. Deux mineurs battant une mine au fleuret. Au-dessus, en cinq lignes : DER VERWALTUNGSRATH | DER | BUKOWINAER LOCALBAHNEN | ZUR ERINNERUNG AN DEN | TUNNEL BAU. Au bas, à droite : ST. SCHWARTZ.

Rev. Le portail d'un tunnel; au-dessus, une banderole, aux extrémités de laquelle se trouvent l'écusson aux armes de l'Autriche, à gauche, et celui aux armes de la province de Bukowine, à droite. Sur la banderole : JULI 1900 - APRIL 1902. A l'exergue : MESTICANESTI TUNNEL | 1622m.

1904 (1).

298. — **50me anniversaire** *du Chemin de fer du* **Semmering.** Plaquette par Marschall. Bronze. Haut. : 55mm. Larg. : 55mm.

Droit. La tête de Ghega, tournée vers la droite; un génie nu lui attache une guirlande de fleurs sur la tête; au-dessus, dans le lointain, des montagnes dans lesquelles on voit à gauche l'ouverture d'un tunnel et, à droite, un viaduc; sur le bord supérieur, vers la gauche : R. MARSCHALL FEC. Au bas : DEM ANDENKEN GHEGAS.

Rev. Légende en huit lignes : ANLASSLICH | DER FEIER | DES 50 J. BESTANDES | DES SEMMERINGBAHN | MAI 1904 | DIE K. K. REICHS HAUPT | UND RESIDENZSTADT | WIEN. Contre le bord inférieur, le panorama de la ville de Vienne.

Voir Pl. VI, n° 37.

Cette médaille fut frappée en l'honneur de Ghega, constructeur du chemin de fer du Semmering inauguré en 1845.

299. — **Tunnel de Wochein.** Plaquette, le bord supérieure cintré, par Tautenhayn fils. Bronze. Haut. : 59mm. Larg. : 80mm.

---

(1) Plusieurs plaquettes en bronze ont été coulées en l'honneur de différents fonctionnaires des chemins de fer; leurs grandes dimensions ne permettent pas de les considérer comme des médailles et de les comprendre dans ce catalogue; nous mentionnerons la plaquette de 195 millimètres de hauteur sur 125 millimètres de largeur par L. Huier, coulée en 1904, et représentant, tourné vers la droite, le buste du conseiller impérial Wilhem Felsenstein, Inspecteur central des chemins de fer Nord-Ouest Autrichiens.

Droit. Deux femmes nues, étendues sur des nuages et symbolisant la Carniole et la province du Littoral (Küstenland), se donnent la main. Au-dessous, le panorama des montagnes Juliennes au milieu desquelles on découvre l'entrée d'un tunnel, vaguement indiquée. A l'exergue, en deux lignes gravées : DURCHSCHLAG DES WOCHEINER . TUNNELS . MAI . 1904 | K. K. EISENBAHNBAUDIREKTION . BAUUNTERNEHMUNG G. V. CECONI. Au-dessus, à gauche : KRAIN; à droite : KÜSTENLAND.

Rev. Deux ouvriers battant une mine à l'intérieur du tunnel; l'un, accroupi, tient le fleuret; l'autre, debout, tenant un marteau, s'apprête à frapper. A l'exergue : DURCH! En haut, à gauche, verticalement : J. TAUTENHAYN JUN. FEC.

Sur la tranche inférieure : BRÜDER SCHNEIDER WIEN.

Voir Pl. VI, n° 39.

Sans date.

300. — *Chemin de fer du* **Gaisberg.** Méd. à bélière par Steinbök. Laiton. Diam. : 25mm.

Droit. Panorama de Gaisberg.

Rev. Légende : ANDENKEN AN DIE FAHRT MIT DER ZAHNRADBAHN AUF DER GAISBERGSPITZE . DIESE MÜNZE IN SALZBOURG . STEINBÖCK.

Cette médaille est relative au chemin de fer à crémaillère du Gaisberg (environs de Salzbourg) de 4 1/2 kilomètres de longueur présentant des rampes atteignant parfois 25 °/o.

301. — **Sur les Chemins de fer en général.** Méd. avec ou sans bélière par G. Bayenbach. Bronze. Diam. : 26mm.

Droit. Sur le tour : UNTER MEINEN SCHWINGEN | MUSS JEDES WERK GELINGEN. Dans le champ, l'aigle biceps d'Autriche surmontée de la couronne impériale.

Rev. Un train de chemin de fer se dirigeant vers la gauche sur un pont; au-dessus, une roue ailée lançant des éclairs. Sur le tour : SO MÄCHTIG WIE DAMPFESKRAFT * NICHTS SCHNELLER'S AUF ERDEN SCHAFT (sic) *.

Le droit de cette médaille est semblable à celui du n° 342 et son revers, à celui du n° 361 sauf les différences suivantes : les médailles allemandes sont d'un module plus grand, portent les initiales du graveur : G. B. ; le mot : SCHAFT est écrit correctement : SCHAFFT et les armoiries sont différentes.

302. — *Chemin de fer* **Métropolitain de Vienne.** Plaquette par Scharff. Argent et bronze. Haut. : 32mm. Larg. : 46mm.

Droit. Tête à gauche d'Antoine Waldvogel. Vue du métropolitain près du pont de Brigitta.

Rev. Tête à droite de Theodore Hämmerle. Vue comme ci-dessus.

Cette plaquette a été frappée à l'occasion de l'agitation qui s'est produite au sujet du déplacement du tracé du métropolitain.

303. — Dagobert Frey. Plaquette par A. Scharff. Bronze. Haut. : 60mm. Larg. : 90mm.

Droit. Sa tête à gauche.

Rev. Légende : SEINEM TREUEN MITARBEITER OBER INSPECTOR DAGOBERT FREY ZU SEINAM 40 JAHRIGEN DIENSTJUBILAEUM. CARL RIMBÖCK.

Souvenir donné par le conseiller Antoine Rimböck, directeur des finances de la Société des chemins de fer de l'Etat austro-hongrois, à son collaborateur D. Frey pour son jubilé de 40 ans de service.

HONGRIE

Les renseignements que nous fournissons au sujet des médailles portant les numéros 304, 305 et 308 à 312, sont ceux que donne M. von Loehr dans son catalogue sous les numéros 75, 76 et 70 à 74. Les cinq derniers numéros sont relatifs à des insignes distinctifs en usage pour le service du contrôle des chemins de fer hongrois, dont les titulaires étaient porteurs dans l'exercice de leurs fonctions.

1885.

304. — *Chemin de fer de l'*État Hongrois. Méd. Fonte de fer. Diam. : 70mm.

Droit. Écusson aux armes de la Hongrie. ANINA 1885 . SZEPT . 18.

Rev. Écussons avec insignes de mineurs. ABANY KONGRESZOS KIRANDULASA EMLEKERE.

305. — Même sujet. Méd. Fonte de fer. Diam. : 70mm.

Droit. Écusson aux armes de la Hongrie.

Rev. Une roue ailée. A. V. T. ANINA 1885 NOV. 10.

Anina est une station du chemin de fer de l'Etat hongrois, où se raccorde un chemin de fer d'intérêt local.

1897.

306. — *Chemin de fer de* Szegzard Battaszéki. Méd. par Bauer. Argent et bronze argenté. Diam. : 29mm.

Droit. Sur le tour : A SZEGZARD-BATTASZÉKI H. É. VASUT MEGNYITASA *, Dans le champ, une roue ailée; au-dessous : 1897 | AUGUSZTUS. Au bas : J. CHRISTL. BAUER & SOHN. WIEN.

Rev. Dans une couronne formée de deux branches de laurier nouées par un ruban, l'inscription suivante en cinq lignes : EMLÉKUL. | AJANLOTTA | HORSKY JANOS | MÉRNÖK ÉS | EPITÉSI FÖVALLALKOZO.

Médaille frappée en souvenir de Jean Horsky, ingénieur et principal entrepreneur de la ligne.

307. — *Chemin de fer de* Lonjathal. Méd. Argent et bronze argenté. Diam. : 40mm.

Droit. Sur le tour : EMLÉKÜLA A LONJAVÖLGYI VASUT MEGNYITASARA ÉPITETTE HORSKY JANOS. * BEFEJEZÖDÖTT 1897 - BEN *. Dans le champ, une locomotive tournée vers la droite; à l'exergue : MEGKEZDETETT | A | MILLENIUM ÉVÉBEN 1896 - BAN.

Rev. Sur le tour : USPOMENA NA OTVORENJE LONJSKO DOLINSKE ZEL JEZNICE *. GRADJENE OD JUANA HORSKY *; dans le champ, un pont métallique formé d'une travée centrale et de deux travées d'inondation. Au-dessus : ZAPOCETA | MILENIJSKE GODINE | 1896. Au-dessous : JLOVSKI MOST | SURSÉNA | GODINE 1897.

Médaille frappée en souvenir de la construction du chemin de fer de Lonjathal par Jean Horsky.

Sans date.

308. — *Chemin de fer de la* **Theiss.** Méd. uniface à bélière, par Seidan. Argent. Diam. : 44mm.

L'écusson hongrois sur une roue ailée. Inscription en hongrois : M. K. TISZA VIDÉKI VASUT TARSASAG. (Société du chemin de fer royal hongrois de la Theiss.). Au bas : SEIDAN.

309. — *Chemin de fer de l'*État **Austro-Hongrois.** Méd. uniface à bélière, par Seidan. Argent. Diam. : 40mm.

Comme la médaille précédente, sauf l'inscription en hongrois : M. K. ALLAM VASUTI TARSASAG. (Société des chemins de fer de l'État Austro-Hongrois.)

310. — *Chemin de fer du* **Nord-Hongrois.** Méd. uniface à bélière. Argent. Diam. : 46mm.

Semblable à la médaille n° 308, sauf l'inscription en hongrois : MAGYAR KYRALYI EJSZAKI VASUT. (Société du chemin de fer Nord-Hongrois.)

311. — *Chemin de fer de l'***Ouest-Hongrois.** Méd. uniface. Bronze. Diam. : 46mm.

Semblable à la médaille n° 308, sauf l'inscription en hongrois : MAGYAR NYUGOTI VASUT TARSASAG. (Société du chemin de fer de l'Ouest-Hongrois.)

312. — *Chemin de fer d'***Alföld.** Méd. uniface à bélière, par A. Scharff. Argent. Diam. : 40mm.

Semblable à la médaille n° 308, sauf l'inscription en hongrois : M. KIR. SZAB. ALFÖLD FIUMEI VASUT NAGYVARAD . ESZEKI VONALA. (Société du chemin de fer hongrois de Szabadka-Alföld-Fiumei.) Au bas : A SCHARFF.

ALLEMAGNE

En Allemagne, autrefois, le terrain était peu propice aux grandes entreprises de chemins de fer; la jalousie et l'antagonisme existant entre les petits États, l'ignorance où l'on était des résultats financiers que devait donner ce genre d'entreprises et enfin l'insuffisance des ressources du budget que l'on craignait de compromettre par une initiative trop hardie, suscitèrent de nombreuses difficultés. D'autre part, il se rencontra peu d'hommes pour faire l'éducation du public, en général peu favorable à ce qu'il considérait comme une aventure. En 1803, le conseiller hessois *Henschel* avait conçu le projet d'une voiture à vapeur, dont il fit exécuter un modèle en 1816 et dont il obtint le brevet l'année suivante; il proposa également la construction de diverses lignes, mais sans succès. En 1814, le conseiller bavarois *von Baader* préconisa la construction d'un chemin de fer de Nuremberg à Fürth, mais son initiative n'eut à cette époque aucun écho dans le public. En 1825, il construisit, dans le jardin royal de Nymphenburg, une voie provisoire pour mettre en évidence les avantages de l'emploi du rail; il combattit l'emploi de la locomotive, défendue en Autriche par von Gerstner et préconisa, malheureusement, la traction funiculaire et les plans inclinés.

Le véritable promoteur des chemins de fer en Allemagne fut le *Dr Frédéric List* qui avait vécu sept ans en Amérique et y avait rêvé de doter son pays des nouveaux moyens de transport dont il avait pu là-bas constater les avantages. Revenu dans sa patrie, il exposa à Hambourg, en 1832, le plan d'un système général de chemins de fer en Allemagne; il publia l'année suivante à Leipzig, ses vues au sujet d'un réseau de chemins de fer saxons dont la ligne de Leipzig à Dresde serait la base; bien qu'elle fut sans résultat immédiat, sa campagne eut une heureuse influence sur l'esprit public. Quelques lignes régionales de peu de longueur furent construites, la première en 1835 de Nuremberg à Fürth, puis, en 1837, de Leipzig à Dresde et la même année, de Berlin à Potsdam; toutefois,

en 1845, l'Allemagne ne possédait encore que de courtes sections des grandes voies commerciales nécessaires à son développement économique.

En Prusse, les chemins de fer étaient régis par la loi de 1838 qui visait à encourager l'initiative privée, mais, en même temps, préparait leur incorporation dans le réseau de l'Etat. Ce dernier avait, en effet, établi sur les actions des Compagnies de chemins de fer un impôt dont le montant fut employé au rachat d'actions de ces Compagnies mêmes; cette politique ne cessa qu'en 1859, date à laquelle fut supprimée la destination spéciale de cet impôt; elle avait eu ce résultat de faire, de l'Etat, un actionnaire influent des Compagnies et de lui permettre une ingérence dans leurs affaires qui lui facilita plus tard le rachat des différents réseaux. Ces rachats eurent lieu en 1849 dans les moments difficiles que ces Compagnies ne tardèrent pas à traverser et après que les Chambres se furent prononcées en faveur de l'exploitation par l'État ; en mettant à la disposition du Gouvernement les fonds nécessaires, elles votèrent également des ressources pour la construction de nouvelles lignes, notamment pour raccorder les lignes isolées et en faire un réseau national. La politique de la Prusse en matière de chemins de fer se modifia à différentes reprises, de façon que les réseaux particuliers et celui de l'Etat se développèrent parallèlement; en 1870, à la veille de la constitution de l'Empire allemand, le réseau prussien mesurait 9786 kilomètres dont 4931 seulement exploités par l'Etat. A la même date, l'Etat saxon et l'Etat bavarois avaient construit la plus grande partie des chemins de fer (2520 kilomètres sur 3663 kilomètres) et les Etats badois et wurtembergeois, la presque totalité des leurs (1742 kilomètres sur 1749 kilomètres).

L'Empire donna une orientation nouvelle à la politique des chemins de fer; il créa, en 1873, le " bureau impérial „ qui exerça le contrôle sur tous les chemins de fer, tant des Etats confédérés, que des particuliers et qui, en outre, exploita directement certains chemins de fer dits " de l'Empire „; dans cette dernière catégorie, devaient entrer toutes les lignes ayant une importance stratégique. Mais cette politique, poursuivie par Bismark, fut combattue par les Etats confédérés qui revendiquèrent énergiquement leur autonomie en cette matière; la Prusse, seule, se montra disposée à vendre ses chemins de fer à l'Empire; mais la résistance des autres Etats, et les mauvaises dispositions du Conseil Fédéral firent ajourner indéfiniment la décision des chambres prussiennes. Cette politique a prévalu jusqu'ici et le Conseil Fédéral s'est borné à voter le rachat de certains chemins de fer privés.

1835.

313. — *Chemin de fer de* **Nuremberg à Fürth.** Thaler par Voigt. Argent. Diam. : 38mm.

Droit. La tête du roi de Bavière, à droite : LUDWIG I KOENIG VON BAYERN ; ZEHN EINE FEINE MARK. Au bas : C. VOIGT.

Rev. Une figure allégorique assise tenant dans la main droite un caducée et une couronne; sa main gauche est posée sur une roue ailée. A gauche, une borne milliaire portant le chiffre I. Sur le tour, en deux lignes : ERSTE EISENBAHN IN TEUTSCHLAND MIT DAMPFWAGEN | VON NÜRNBERG NACH FÜRTH. A l'exergue : ERBAUT | 1835.

Tranche cannelée.

Voir Pl. VII, n° 40.

La roue ailée, comme symbole du chemin de fer, aurait paru pour la première fois sur la médaille décrite ci-dessus.

1837.

Chemin de fer de **Strasbourg à Bâle.** Voir France, n° 110 de ce catalogue.

1838.

Même sujet. Voir France, nos 111 et 112 de ce catalogue.

1839.

314. — *Chemin de fer de* **Leipzig à Dresde.** Méd. par Ehrhardt. Bronze et plomb. Diam. : 26mm.

Droit. Locomotive tournée à droite portant l'inscription : SAXONIA ; sur le tour : DAMPFESKRAFT EINT NAH UND FERN. A l'exergue : EHRGARDT F.

Rev. Dans le champ, en six lignes, la première cintrée : EROEFFNUNG | DER | LEIPZIG DRESDNER | EISENBAHN | 7. U. 8. APRIL | 1839.

Le droit présente une ligne de brisure provenant de la cassure du coin.

315. — **Même sujet.** Méd. Bronze et plomb. Diam. : 26mm.

Droit. La même locomotive portant la même inscription qu'au numéro précédent. Sur le tour : ANDENKEN AN DIE LEIPZIG-DRESDENER. A l'exergue : EISENBAHN.

Rev. Une couronne formée d'une branche de chêne et d'une branche de laurier nouées par un ruban; dans le champ, un cercle de grénetis; à l'intérieur de celui-ci, l'inscription circulaire : DIE BAHN WURDE ERÖFFNET et en trois lignes horizontales : AM 7. U. 8 | APRIL | 1839; au-dessous, une rosace.

316. — **Même sujet.** Méd. Argent et étain. Diam. : 22^{mm}.

Droit. Une locomotive tournée à droite, attelée à un tender dont on ne voit que l'avant. Sur le tour : VEREINTE KRAFT DAS GROSSE SCHAFFT. Au bas de l'exergue, la lettre T.

Rev. Inscription en six lignes : LEIPZIG | DRESDNER | EISENBAHN | ERÖFFNET | AM 7. 8. APRIL | 1839.

1840.

317. — *Chemin de fer de* **Magdebourg à Leipzig.** Méd. par Wartig. Plomb. Diam. : 26^{mm}.

Droit. Une locomotive tournée à gauche portant l'inscription : MAGDEBURG. A l'exergue, les écussons aux armes des quatre villes citées au revers; au bas : WARTIG.

Rev. Inscription en sept lignes dont la première et la dernière sont cintrées : ANDENKEN | AN DIE | MAGDEBURG COETHEN | HALLE LEIPZIGER | EISENBAHN | ERÖFFNET | AM 18. AUG. 1840.

318. — **Même sujet.** Méd. Plomb. Diam. : 26^{mm}.

Variété du numéro précédent; le droit sans le nom du graveur; au revers l'inscription est en neuf lignes.

319. *Chemin de fer de* **Munich à Augsbourg.** Méd. par Neuss. Argent, bronze et étain. Diam. : 37^{mm}.

Droit. Sur le tour : LUDWIG I KOENIG VON BAYERN. La tête du roi tournée à droite; au bas : NEUSS F.

Rev. Le pont du Lech à Augsbourg suivi d'un remblai; un train de chemin de fer se dirigeant vers la droite; trois voitures sont sur le pont, la locomotive et le tender, sur le remblai. Au-dessus, plane un aigle; de chaque côté de ce dernier, l'écusson de l'une des deux villes. Sur le tour : MÜNCHEN-AUGSBURGER EISENBAHN. A l'exergue : ERÖFFNET | IM OCTOBER | 1840.

N. B. Il existe au bas de la pièce en étain un petit rivet de cuivre venu à a frappe et qui d'après M. von Loehr ne se trouve pas dans les pièces de fabrication récente.

1841.

320. — *Chemin de fer d'***Anhalt Coethen.** Méd. par Kehl. Bronze. Diam. : 40^{mm}.

Droit. Sur le tour : HEINRICH HERZOG ZU ANHALT COETHEN. Le buste, vu de face, du duc en uniforme. Au bas : H. G. KEHL FEC.

Rev. Sur le tour : ZUM ANDENKEN DER VOLLENDETEN EISENBAHNEN UND GEBÄUDEN

AM HEINRICHSPLATZ. Dans le champ, la vue du bâtiment de la station. A l'exergue : IM JAHRE 1841.

Voir Pl. VII, n° 44.

Chemin de fer de **Strasbourg à Bâle.** Voir France, n° 118 de ce catalogue.

1842.

321. *Chemin de fer de* **Leipzig à Altenbourg.** Méd. Plomb. Diam. : 26mm.

Droit. Une roue ailée; l'aile est de fantaisie. Sur le tour : ANDENKEN AN DIE SÄCHSISCH-BAYERISCHE EISENBAHN •.

Rev. En sept lignes : VON | LEIPZIG | BIS | ALTENBURG | ERÖFFNET | AM | 19 . SEPTBR . 1842.

1843.

Chemin de fer de **Verviers à Aix-la-Chapelle.** Voir Belgique. nos 65-66 et 67 de ce catalogue.

Chemin de fer **Belge-Rhénan.** Voir Belgique, nos 68 et 69 de ce catalogue.

322. — *Chemin de fer de* **Breslau à Fribourg.** Méd. Etain. Diam. : 30mm.

Droit. Une locomotive tournée vers la gauche. Sur le tour : EROEFFNET I MNT OCTOBER 1843 v. A l'exergue : BRESLAU NACH | FREIBURG.

Rev. L'écusson couronné de Breslau; de chaque côté, ceux de Schweidnitz et de Fribourg. Sur le tour : BRESLAU, SCHWEIDNITZ, FREIBURG; à l'exergue : EISENBAHN.

1844.

323. — *Chemin de fer de* **Nuremberg à Bamberg.** Méd. par Lauer. Argent et bronze argenté. Diam. : 30mm.

Droit. Un train de chemin de fer composé d'une locomotive, d'un tender et d'une voiture. Au-dessus, en deux lignes concentriques : LUDWIG-SÜD-NORD | EISENBAHN. A l'exergue, en trois lignes : DEM ÖFFENTL. VERKEHR | ÜBERG. DEN 1 OCTBR. | 1844. Au bas : L. LAUER . F.

Rev. Dans une couronne de chêne nouée par un ruban, l'inscription suivante en sept lignes : ZUR | FEIER DER | EROEFFNUNG | VON NÜRNBERG | BIS BAMBERG | AM 25 AUG. | 1844.

Chemin de fer **Belge-Rhénan** (Premier anniversaire). Voir Belgique, nos 70 et 71 de ce catalogue.

*Chemin de fer d'***Altona à Kiel.** Voir Danemark, n° 380 de ce catalogue.

1846.

324. — Station de Nuremberg. Méd. par Drentwett. Bronze et étain. Diam. : 37mm.

Droit. La tête du roi de Bavière, tournée vers la droite ; autour : LUDWIG I KOENIG VON BAYERN. Sur la tranche du cou : DRENTWETT F.

Rev. Vue du bâtiment principal de la station ; au-dessus, en deux lignes concentriques : D. HAUPTGEBÄUDE M. D. EINSTEIGHALLEN | IM BAHNHOFE ZU NÜRNBERG. A l'exergue, en quatre lignes : DER GRUNDSTEIN GELEGT | 1844 | VOLLENDET | 1846. Au bas : DRENTWETT F.

325. — Station d'Augsbourg. Méd. par Drentwett. Bronze et étain. Diam. : 37mm.

Droit identique à celui du numéro précédent.

Rev. Vue des bâtiments de la station. Au-dessus, en deux lignes : D. HAUPTGEB UDE M. D. EINSTEIGHALLEN | IM BAHNHOFE ZU AUGSBURG. A l'exergue, en quatre lignes : ANGEFANGEN DEN 4 MÄRZ | 1845 | VOLLENDET IM OCT. | 1846. Au bas : DRENTWETT F.

1848.

Chemin de fer de **Paris à Strasbourg.** Voir France, n° 137 de ce catalogue.

1849.

Même sujet. Voir France, nos 138-139 et 140 de ce catalogue.

1851.

326. — *Chemin de fer du* **Taunus.** Méd. par Zollmann. Bronze. Diam. : 41mm.

Droit. Sur le tour : F. A. BERNUS PRAS : D. VERW : RATHS D. TAUNUS-EISENB : GESELLS. Dans le champ, tête de Bernus tournée à gauche. Sur la tranche du cou : C. ZOLLMANN.

Rev. Dans une couronne double de chêne, nouée à la partie inférieure et coupée à la partie supérieure, l'inscription suivante en sept lignes : DIE | DANKBAREN | COLLEGEN | —o— | FRANKFURT | MAINZ | WIESBADEN | 1851.

Chemin de fer de **Prague à Dresde.** Voir Autriche, n° 282 de ce catalogue.

1852.

Chemin de fer de **Paris à Strasbourg.** Voir France, nos 145-146-147-148 et 149 de ce catalogue.

1854.

Même sujet. Voir France, n° 151 de ce catalogue.

1855.

327. — **Congrès** *des chemins de fer de* **Breslau.** Méd. par Loos. Bronze. Diam. : 44mm.

Droit. RATHHAUS ZU | BRESLAU. Vue de l'hôtel de ville. G. LOOS DIR.

Rev. Sur le tour : VERSAMMLUNG DES DEUTSCHEN EISENBAHNVEREINES ZU BRESLAU DEN 22 JULI 1855. Dans le champ, en sept lignes : DIE | VEREINIGTEN | SCHLESISCHEN | EISENBAHNEN | DEN | WILLKOMMENEN | GAESTEN.

328. — **Congrès** *des chemins de fer à* **Laurahütte.** Méd. Fer. Diam. : 55mm.

Droit. Une roue ailée.

Rev. Inscription en sept lignes : DEM | DEUTSCHEN | EISENBAHNCONGRESS | VON 1855 | DER LAURAHÜTTE | BESTES | GLÜCK AUF! Au bas : Un maillet et un marteau en sautoir.

1856.

329. — *Chemin de fer* **Bavarois Sud-Nord.** Pièce de 3 1/2 florins par Voigt. Argent. Diam. : 41mm.

Droit. La tête du roi de Bavière tournée à droite. Sur le tour : MAXIMILIAN II . KOENIG V. BAYERN. Au bas, C. VOIGT.

Rev. La statue du roi sur un piédestal élevé; aux quatre angles du soubassement, des personnages allégoriques. Sur le tour, en deux lignes : DENKMAL DES KÖNIGS MAXIMILIAN II IN LINDAU | ERRICHTET V. D. STADTEN AN DER SÜD-NORD-BAHN. A l'exergue : 1856. Sur la tranche : DREY EINHALB GULDEN * XV EIN PFUND FEIN *.

Le monument commémoratif est du sculpteur Halbig.

*Chemin de fer d'***Amsterdam à Cologne.** Voir Hollande, n° 366 de ce catalogue.

1858.

330. — **Fabrique de locomotives de Borsig.** Méd. à bélière par Kullrich. Bronze. Diam. : 37mm.

Droit. Sur le tour : JOHANN FRIEDRICH AUGUST BORSIG - AUGUST JULIUS ALBERT BORSIG; leurs têtes accolées tournées vers la droite. Au bas : W. KULLRICH F.

Rev. Une locomotive tournée vers la droite portant l'inscription : BORUSSIA NR 1000. Au-dessous : ZUR ERINNERUNG | AN DIE VOLLENDUNG DER 1000sten LOCOMOTIVE DEN 21 AUGUST 1858.

Auguste Borsig fonda cet établissement en juin 1837; Albert, son fils, lui succéda dans la direction de la maison en 1851. La construction de la 1000e locomotive fut commémorée par la médaille décrite ci-dessus, et celle de la 5000e locomotive, survenue le 21 juin 1902, fut fêtée à l'usine de Tegel près de Berlin; à cette occasion, la maison publia un ouvrage rappelant la fondation de l'usine et ses développements successifs.

331. — Même sujet. Méd. par Kullrich. Bronze. Diam. : 21^{mm}.

Droit. Sur le tour : JOH. FRIEDR. AUGUST BORSIG | AUG. JUL. ALERT BORSIG. Leurs têtes accolées.

Rev. Une femme assise symbolisant l'industrie et tenant sur la main une locomotive. Légende : FUR 25 JÄHRIGE ARBEIT. Au-bas, la lettre : K.

332. — Même sujet. Identique à la précédente, sauf que la légende du revers est modifiée comme suit : FÜR 25 JÄHRIGE TREUE DIENSTE.

1859.

333. — *Chemin de fer de* **Cologne à Mayence.** Méd. par Wiener. Bronze. Diam. : 70^{mm}.

Droit. Sur le tour : FRIEDRICH WILHELM IV KOENIG VON PREUSSEN . WILHELM PRINZ VON PREUSSEN REGENT. Dans le champ, leurs têtes accolées tournées à droite. Au bas : J. WIENER F.

Rev. Vue intérieure de la gare; au-dessus des bâtiments, au second plan, on aperçoit la cathédrale. Sur le tour supérieur, en deux lignes concentriques : EROEFFNUNG DER RHEIN-BAHN COELN MAINZ | 15 DECEMBER 1859. A l'exergue : CENTRAL BAHNHOF | COELN; au bas : JACOB WIENER F.

1860.

334. — *Chemin de fer de* **Nuremberg à Fürth.** Méd. par Lauer. Argent, bronze et étain. Diam. : 30^{mm}.

Droit. Un train de chemin de fer composé d'une locomotive, d'un tender et d'une voiture se dirigeant vers la droite. Au-dessus, en deux lignes concentriques : DEUTSCHLANDS 1te EISENBAHN | MIT DAMPF-KRAFT. A l'exergue : NÜRNBERG-FÜRTH. Au bas : LAUER F.

Rev. En huit lignes : ZUR | ERINNERUNG | AN DEREN | EROEFFNUNG | VOR 25 JAHREN | AM | 7 DEZEMBER | 1835.

L'exemplaire en étain présente un défaut au droit provenant de la détérioration du coin; les exemplaires en bronze et en argent ne présentent pas ce défaut.

Cette médaille a été frappée pour commémorer le jubilé de 25 ans de l'inauguration de cette ligne.

1860.

335. — Pont *du chemin de fer à* **Dirschau.** Méd. par Kullrich. Argent et bronze. Diam. : 51^{mm}.

Droit. Un chevalier casqué portant une cotte de mailles pose la main gauche sur un écu aux armes de la Poméranie; de la main droite, il tient une lance

portant une flamme avec les mêmes armoiries. Sur le tour, en caractères gothiques : SAMBOR HERZOG VON POMMERN VERLIEH DIRSCHAU STÆDTISCHES RECTH 1260 | .

Rev. Vue de l'entrée monumentale du pont dans une réserve rectangulaire; au-dessus, un médaillon contenant les têtes accolées de Frédéric Guillaume IV, roi de Prusse et de Guillaume, régent, tournées à gauche : De chaque côté, un personnage symbolique assis. Sous la réserve, l'aigle couronnée de Prusse aux ailes éployées et l'inscription : ZUR JUBELSFEIER DIRSCHAU 1860. Au-bas : W. KULLRICH, BERLIN.

Cette médaille a été frappée en commémoration du sixième centenaire de l'octroi de ses franchises à la ville de Dirschau par le duc de Poméranie.

1862.

Chemin de fer de **Varsovie à Bromberg.** Voir Russie, n° 387 de ce catalogue.

1864.

336. — *Chemin de fer de* **Coblence à Oberlahnstein.** Méd. par Léopold et Jacques Wiener. Bronze. Diam. : 71^{mm}.

Droit. Les têtes accolées du roi et de la reine, tournées à gauche. Sur le tour : AUGUSTA, KOENIGIN V. PREUSSEN - WILHELM, KOENIG VON PREUSSEN • Sous le col : J. ET L. WIENER.

Rev. Vue perspective du pont sur le Rhin; dans le lointain, les fortifications d'Ehrenbreitstein sur une hauteur de la rive droite. Au-dessus, en deux lignes concentriques : EROEFFNUNG DER BAHN COBLENZ-OBERLAHNSTEIN | 9 MAI 1864. A l'exergue : COBLENZER-RHEINBRÜCKE.

Ce pont construit sur les plans de Sternberg est formé de trois arches en fer de 97 mètres d'ouverture; sa longueur totale est de 334 mètres en y comprenant les travées sur les deux rives.

Chemins de fer vicinaux de **Strasbourg.** Voir France, n° 169 de ce catalogue.

1869.

*Chemin de fer d'***Altona.** Voir Danemark, n° 381 de ce catalogue.

1870.

337. — **Pont** *du chemin de fer à* **Dusseldorf.** Méd. par L. Wiener. Bronze, Diam. : 70^{mm}.

Droit. Les têtes accolées du roi et de la reine de Prusse tournées à droite; sur le tour : WILHELM KOENIG VON PREUSSEN * AUGUSTA KOENIGIN V. PREUSSEN *. Au bas : LÉOPOLD WIENER.

Rev. La perspective du pont en fer à quatre travées; au-dessus, en trois

lignes concentriques et une horizontale : KOENIG WILHELM | RHEIN-EISENBAHN-BRÜCKE | ERBAUT IN DEN JAHREN | 1868 bis 1870. Au bas, le Rhin, personnifié par un vieillard couché, entouré des attributs de l'industrie; son bras droit repose sur une urne portant l'inscription : RHEIN; sa main gauche est posée sur les écussons d'Elberfeld et d'Aix-la-Chapelle.

Ce pont a été établi sur le Rhin pour le chemin de fer de Bergisch-Märkisch; les fêtes d'inauguration ne purent avoir lieu à cause de la déclaration de guerre par la France.

1885.

338. — *Chemin de fer de* **Nuremberg à Fürth.** Méd. par Lauer. Argent et bronze. Diam. : 40mm.

Droit. A droite, un chemin de fer sur l'accotement d'une route bordée de peupliers; à gauche, le panorama de Nuremberg; au bas, sur une tablette : S. T. Au-dessus, une banderole portant l'inscription en lettres gravées : NÜRNBERG - FÜRTH; plus haut, un soleil rayonnant, et sur le tour supérieur : ZUM 50 JAHRIGEN JUBILAEUM. A l'exergue, en quatre lignes : DEUTSCHLANDS | I. EISENBAHN | M. DAMPF-BETRIEB | 1835-1885. A gauche : LAUER; à droite : NÜRNB.

Rev. Dans un cercle de grénetis, un bouquet de fleurs et de fruits suspendu à un nœud de ruban qui supporte les écussons accolés des deux villes. Sur le tour : SIEBENTEN DECEMBER * 1835 * 1885 *.

Médaille frappée à l'occasion du cinquantenaire de ce chemin de fer.

1887.

339. — *Chemin de fer de* **Leipzig à Geithain-Paunsdorf.** Méd. à bélière. Etain. Diam. : 30mm.

Droit. Une roue ailée entre deux écussons aux armes des villes de PAUNSDORF et de GEITHAIN dont les noms sont inscrits sur une banderole au-dessus des écussons respectifs. Au-dessous, également sur une banderole, les mots : GLÜCK & GEDEIH'N. Sur le tour : DAMPFES KRAFT SEGEN SCHAFFT.

Rev. Légende en sept lignes : ERÖFFNUNG | DER | GEITHAIN-PAUNSDORF | LEIPZIGER | EISENBAHN | 30 APRIL & 2 MAI | 1887.

340. — **Même sujet.** Identique à la médaille précédente, sauf que la date du 2 mai au revers est remplacée par celle du 1er mai.

1888.

341. — **Station de Francfort.** Méd. à bélière par Wolff. Argent et bronze argenté. Diam. : 28mm.

Droit. Vue extérieure de la station; au-dessous, l'écusson aux armes de la ville, entre deux branches de chêne; en haut de l'exergue, à gauche : S. WOLFF; à droite :

FRANKF. Sur le tour supérieur : CENTRALBAHNHOF IN FRANKFURT A/M; sur le tour inférieur : ERÖFFNET 18 AUGUST 1888.

Rev. Un cercle de grénetis et de laurier, celui-ci, interrompu par quatre étoiles; dans le champ, à l'avant plan, le Main traversé par un pont; sur le bord, au second plan, le panorama de la ville. A l'exergue : FRANKFURT A. M.; à droite : W. M. ST.

342. — *Chemin de fer de* **Freudenberg.** etc. Méd. Argent et bronze. Diam. : 26mm.

Droit identique au revers du n° 301 avec la faute du mot " Schaft „.

Rev. Sur le tour, un cercle de grénetis et la légende : ZUR ERINNERUNG AN DIE ERÖFFNUNG UNSERER EISENBAHN •. Dans le champ, en six lignes : FREUDENBERG | NIEDER | FISCHBACH | WEHBACH | KIRCHEN | MAI 1888. Au-dessus, une étoile.

1890.

343. — *Chemin de fer de* **Nuremberg à Fürth.** Méd. par Lauer. Bronze et métal blanc. Diam. : 85mm.

Droit. Vue du monument commémoratif érigé à Nuremberg et consistant en une fontaine en forme d'obélisque ayant, au sommet, une fortune debout sur une roue ailée. Sur le socle, à la base, deux femmes assises personnifiant les deux villes, une main posée sur des écussons à leurs armes. Dans le fond, le panorama de la ville de Nuremberg, dont les rues sont animées par des promeneurs, des voitures de tramway, un bicycliste, etc.; à gauche, un grand arbre.

Rev. Un génie ailé, demi-nu, couché, le coude droit appuyé sur un chapiteau de colonne, regarde un médaillon qu'il tient de la main gauche et sur lequel se trouvent reproduits les traits du sculpteur Schwabe. Derrière, un cartel entouré à gauche d'une branche de laurier; sur le côté droit, une tenture qui démasque un coin de l'atelier de ce sculpteur dans lequel on voit, ébauchées, les figures du monument. Sur le cartel, en neuf lignes et en lettres gravées : IM JAHRE 1890 | WURDE IN NÜRNBERG EIN DENKMAL | ERRICHTET ZUR ERINNERUNG AN DIE | ERBAUUNG DER ERSTEN EISENBAHN | DEUTSCHLANDS ZWISCHEN NÜRNBERG & FÜRTH | 1835 | DASSELBE WURDE ERFUND & AUSGEF. | VON HEINRICH SCHWABE | BILDHAUER ZU NÜRNBERG. Au-dessous : L. CHR. LAUER NÜRNBERG.

1891.

344. — *Tramway de* **Nuremberg à Fürth.** Méd. par Lauer. Bronze. Diam. : 24mm.

Droit. Le même sujet qu'au revers du n° 338. Sur le tour, au-dessus : 25 AUGUST; au-dessous : 1881 • 1891. Au bas de l'écusson de droite : LAUER.

Rev. Légende en sept lignes, la première cintrée : 10 JAHR. JUBILAUM | DER | NÜRNBERG—FÜRTHER | STRASSENBAHN | AM 25 AUGUST | 1891.

345. — Même sujet. Méd. par Lauer. Argent et métal blanc. Diam. : 24mm.

Droit. Sous les écussons des deux villes de dimensions très réduites et suspendus comme au n° 338, une voiture de tramway attelée d'un cheval et se dirigeant à gauche; à l'exergue, une roue ailée.

Rev. Comme au numéro précédent.

1892.

346. — *Ligne de* Schiltach *(Bade)* à Schramberg *(Würtemberg).* Plaquette carrée (Klippe) éditée par Mayer à Stuttgart. Bronze. Larg. : 31mm.

Droit. Un cercle de grénetis inscrit dans le carré; dans les angles, des arabesques. A l'intérieur du cercle, les écussons des deux villes, dans un motif ornementé, encadrant une locomotive vue de face; au sommet, une roue ailée.

Rev. Un cercle de grénetis inscrit dans le carré; dans les angles, des arabesques, sauf au bas, où se trouve un écusson. Sur le tour : ERINNERUNG A. D. ERÖFFNUNGSFEIER D. BAHNLINIE SCHILTACH-SCHRAMBERG. Dans le champ, un panorama de ville et une haute montagne; à l'exergue : OKTOBER | 1892.

1893.

347. — Station de Weiler *(Bavière).* Méd. à bélière ou sans bélière, éditée par Mayer à Stuttgart. Bronze. Diam. : 36mm.

Droit. La vue de la station; au milieu d'un paysage, un train de chemin de fer se dirige vers la gauche; au-dessus, l'écusson de la ville sur une branche de laurier, A l'exergue : BAHNHOF WEILER.

Rev. Un cartel sur une panoplie composée de deux branches de laurier, de deux carabines croisées et d'une cible surmontée d'un chapeau de tireur. Dans le cartel, en cinq lignes : FESTFREISCHIESSEN | D. SCHÜTZEN VEREINS WEILER | Z. GEMEINDE LOCAL-BAHN | ERÖFFNUNG WEILER | ROETHENBACH JULI 1893.

348. — Même sujet. Bronze. Diam. : 36mm.

Droit identique à celui du numéro précédent.

Rev. Deux écussons et l'inscription : DAS AUGE HELL UND FEST DIE HAND UND WARM DIE BRUST FUR'S VATERLAND.

1894.

349. — Fête de l'Association des pionniers du chemin de fer. Méd. par Weckwerth. Etain. Diam. : 71mm.

Droit. Une locomotive tournée vers la gauche. Sur le dôme de vapeur, l'insigne de la Société décrit au revers; au-dessous, une plaque avec le nom de la locomotive : MOLTKE. Sur l'enveloppe de la roue motrice : ERST WAGEN | DANN WAGEN! Sur

la cabine : DEIN VEREIN | EHEM : KAMERAD : | D. EISENB : PION : | ZUM 27-10-94. | GEWIDMET. A gauche, sur le rail : H. WECKWERTH. L'exergue lisse.

Rev. Sur le tour : VEREIN EHEMALIGER KAMERADEN D. EISENBAHN-PIONIERE. Au bas, une rosace. Dans le champ, une couronne ouverte en haut, formée de deux branches de chêne nouées par un ruban. En haut, l'insigne de la Société en forme de décoration et lançant des éclairs. Au centre la lettre E et les mots : SUUM CUIQUE; au-dessus, une roue ailée surmontée de la couronne impériale. Sous l'insigne dans la couronne, en six lignes : ZUR FEIER | DER | FAHNENWEIHE | BERLIN | D. 27 OCTBR. | 1894.

Cette médaille rappelle la fête de la bénédiction du drapeau de l'Association des anciens pionniers du chemin de fer à Berlin.

350. — *Chemin de fer de* **Grafing à Glonn** *(Bavière).* Méd. à bélière. Métal blanc. Diam. : 31^{mm}.

Droit. Une locomotive et son tender se dirigent vers la gauche; l'exergue, lisse.

Rev. Légende, en huit lignes, la première cintrée : ZUR ERINNERUNG | AN DIE | ERÖFFNUNG | DER EISENBAHN | VON GRAFING | NACH GLONN | 26. MAI | 1894.

1895.

351. — *Chemin de fer de* **Heide à Neumunster** *(Pont de Grünthal).* Thaler par Lauer. Argent. Diam. : 34^{mm}.

Droit. Vue du pont traversant le canal par une seule arche précédée et suivie d'un petit viaduc en maçonnerie; à l'entrée du pont, des tours; sur le canal, des bateaux naviguant à la file vers la droite; au-dessus, concentriquement, quatorze écussons armoriés et l'inscription : NORD-OSTSEE-KANAL; à l'exergue, en deux lignes : HOCHBRÜCKE ZU | GRÜNTHAL. Au bas : LAUER.

Rev. Un navire toutes voiles déployées; sur le tour : ZUR ERÖFFNUNGSFEIER DES NORD-OSTSEE-KANALS * 19-22 JUNI 1895 *. Sur la tranche : EINE GEDENKMÜNZE.

Ce pont franchit le Nord-Ostsee-Canal par un seul arc de 156^{m}.50 de portée et de 25^{m}.55 de flèche; il livre passage à une ligne de la " Westholstein'sche Bahn , et sert aussi à la route carrossable de Heide à Hademarschen , il fut commencé en 1891, terminé en 1893; la médaille décrite commémore les fêtes d'inauguration du canal.

352. — *Chemin de fer de* **Kiel à Eckernförde** (*Pont d'Holtenau*, près de Levensau). Méd. par Durrich et Christaller. Bronze. Diam. : 89^{mm}.

Droit. Le buste de l'empereur en grand uniforme d'amiral, tourné vers la droite; au bas : W. MAYER STUTTG; vers la droite : H. DURRICH MOD. Sur le tour : WILHELM II DEUTSCHER KAISER KÖNIG VON PREUSSEN; au bas, une grande étoile entre deux petites.

Rev. La vue du pont d'une seule arche; à l'extrémité, des tours pavoisées; à gauche, un train qui s'éloigne; sous le pont, plusieurs bateaux; à droite, au

premier plan, Neptune couché, avec le trident sur l'épaule droite. Au-dessus : NORD-OSTSEE-CANAL; sur le cercle à gauche : CHRISTALLER MOD; sur la ligne de l'exergue, à droite : K. S. F. A l'exergue : 1887-1895 | W. MAYER STUTTG. Sur le tour : DURCHE DASS " MEERUMSCHLUNGENE „ LAND EINST ERKLANG'S IM DEUTSCHENLIEDETRAGT NUN STOLZER MASTEN REIH'N DEUTSCHE FLUT OB KAMPF OB FRIEDE. Au bas, une étoile.

Ce pont franchit le Nord-Ostsee-Canal par un seul arc ayant 163m.4 de portée et 21m.20 de flèche; il a aussi une route carrossable.

353. — Même sujet. Méd. par Mayer. Bronze. Diam. : 50mm.

Droit. Dans une couronne de laurier nouée par des rubans en quatre points à angle droit, les bustes des trois empereurs tournés vers la droite; au-dessous, W. M. Sur le tour : ERBAUT UNTER DEN KAISERN WILHELM I, FRIEDRICH III, WILHELM II *.

Rev. La vue du pont; derrière, le soleil levant; au premier plan, un bateau se dirigeant vers la droite. A l'exergue, en deux lignes : NORD-OST-SEE-KANAL | 1887-1895. Au-dessus, en deux lignes concentriques, la même légende que celle qu'on lit autour du revers de la médaille précédente.

354. — Même sujet. Thaler par Mayer. Argent. Diam. : 35mm.

Droit. Les têtes accolées des trois empereurs, tournées à droite; au-dessous, une branche de laurier; sur le tour : BEGONNEN UNTER WILHELM I 1887 * VOLLENDET UNTER WILHELM II 1895 *.

Rev. La vue du pont comme au numéro précédent, sauf que le soleil levant n'est pas représenté. A l'exergue : NORD - OST - SEE KANAL | W. M. Sur le tour supérieur, en quatre lignes concentriques, la légende qui se trouve en deux lignes sur la médaille précédente.

Cette médaille a été frappée à l'occasion des fêtes d'inauguration du canal.

1898.

355. — Station de Dresde-Altstadt. Méd. avec ou sans bélière, métal blanc. Diam. : 34mm.

Droit. Vue extérieure du bâtiment central de la station; au-dessus, en deux lignes concentriques : PERSONEN - HAUPTBAHNHOF | DRESDEN - ALTSTADT. A l'exergue : ERÖFFNET 16 APRIL | 1898.

Rev. Inscription en douze lignes : ZUM ANDENKEN | AN DIE | ERÖFFNNUNG | ..... | DRESDEN.

Les huit lignes omises sont relatives à une réclame commerciale. D'après M. von Loehr, il existe différentes variétés de cette médaille avec des inscriptions de quatre espèces différentes au revers.

356. — *Chemin de fer de* **Francfort à Cronberg** (*Horaire des trains*). Méd. Etain. Diam. : 34mm.

Droit. Sur le tour supérieur : CRONBERGER EISENBAHN | 1898 | SOMMER | FRANKFURT A/M AB. Suivent les heures de départ sur quatre colonnes et en quatre lignes, au-dessous, correspondant à des renvois de l'horaire : + NUR SONN U. FEIERTAGS et ✻ NUR WERKTAGS.

Rev. Comme le droit, sauf que le mot : CRONBERG AB. est substitué à : FRANKFURT AB et que les heures de départ sont différentes et inscrites sur trois lignes, la première de quatre colonnes, les autres de cinq.

1900.

357. — *Chemin de fer aérien* **Elberfeld-Vohwinkel.** Méd. Bronze doré. Diam. : 39mm.

Droit. Les têtes accolées de l'empereur et de l'impératrice, tournées à droite. Sur le tour : WILHELM II DEUTSCHER KAISER * VICTORIA DEUTSCHE KAISRINE ∞ .

Rev. Vue du viaduc métallique supportant la voie et de la voiture automotrice suspendue. Au-dessous, la rivière la Wupper ; dans le fond, des établissements industriels. A l'exergue : SCHWEBEBAHN | ELBERFELD - VOHWINKEL | 1900. Entre la 2e et la 3e ligne, les lettres T. B. entrelacées.

Ce chemin de fer est la première application du système de chemin de fer électrique monorail Eugène Langen.

358. — **Même sujet.** Méd. à bélière. Etain. Diam. : 29mm.

Droit. Les têtes accolées de l'empereur et de l'impératrice tournées à droite. Sur le tour : WILHELM II KAISER. AUGUSTA VICTORIA KAISERIN V. DEUTSCHLAND.

Rev. Le champ est divisé en trois compartiments; à gauche, la façade de l'hôtel de ville d'Elberfeld et le mot : RATHAUS; à droite, la vue du chemin de fer suspendu; et le mot : SCHEWEBEBAHN; au-dessous, sur deux branches croisées, l'une de chêne, l'autre de laurier, l'écusson couronné de la ville. Sur le tour supérieur : Z. ERINNERUNG A. D. 13 OKT. 1900.

Médaille commémorative de la visite des souverains à l'occasion de l'inauguration de l'hôtel de ville d'Erbelfeld et du chemin de fer aérien de Vohwinkel, à Elberfeld et Barmen.

1902.

359. — *Chemins de fer* **Bavarois.** Méd. par Lauer. Argent et bronze. Diam. : 30mm.

Droit. Le buste du prince en costume militaire tourné à gauche. Sur le tour : LUITPOLD PRINZ Rt VON BAYERN. Au bas : LAUER.

Rev. Une roue ailée surmontée d'une couronne. Sur le tour supérieur : BAY. EISENBAHNER VERBAND. Sous la roue entre deux palmes, le nombre 25 et sur le tour inférieur : JAHR. BAHNDIENSTZEIT.

Médaille de 25 ans de service.

Sans date.

360. — *Chemins de fer de* **Tilsit, Ragnit,** etc. Méd. par G. Bayenbach. Bronze. Diam. : 28mm.

Droit. Sur le tour : UNTER MEINEN SCHWINGEN . MUSS JEDES WERK GELINGEN. Dans le champ, l'aigle couronnée et les armoiries de l'Allemagne; sur le côté : G. B. WIESB.

Rev. Quatre médaillons disposés en croix et reposant sur des branches de chêne; au centre une locomotive. Les médaillons contiennent des armoiries ou des vues de ville avec les noms suivants, en haut : TILSIT; en bas, STALLUPOENEN, à gauche : RAGNIT; à droite : PILLKALLEN.

*Chemin de fer d'***Alsace Lorraine.** Voir Luxembourg, n° 375 de ce catalogue.

361. — Sur les chemins de fer en général. Méd. par G. Bayenbach. Bronze. Diam. : 28mm.

Droit identique à celui du n° 360.

Rev. Comme le revers du n° 301, mais d'un module plus grand et sans la faute du mot : SCHAFFT écrit avec un seul f sur la médaille autrichienne rappelée.

362. — Même sujet. Méd. à bélière. Cuivre. Diam. : 28mm.

Droit. Une roue ailée lançant des éclairs; au-dessus, la couronne impériale allemande.

Rev. Comme celui du numéro précédent, le mot " SCHNELLER's „ écrit " SCHNELLERES „ sans l'élision du dernier E.

363. — Même sujet. Méd. Bronze. Diam. : 28mm.

Droit. Une locomotive tournée vers la droite. Au-dessus, une banderole sur laquelle est écrit : IMMER VORWARTS. A l'exergue; trois étoiles.

Rev. Une couronne formée de deux branches de laurier nouées par un ruban; le champ lisse.

HOLLANDE

L'IMPORTANCE du réseau des voies navigables qui sillonnent la Hollande a fait ressentir moins vivement que dans d'autres pays l'intérêt des communications par voie ferrée; aussi, le Gouvernement, comme l'industrie privée, mirent-ils, au début, peu d'empressement à s'engager dans de telles entreprises. La première ligne d'Amsterdam à Haarlem avait été ouverte à l'exploitation le 20 septembre 1839, mais la construction d'une seconde ligne fut rejetée presque à l'unanimité par les Etats Généraux; le roi Guillaume, persuadé de la nécessité d'ouvrir des voies nouvelles, décréta la construction d'un chemin de fer d'Amsterdam à la frontière prussienne par Utrecht et Arnheim; les ressources qui avaient été refusées par les Chambres, furent obtenues moyennant un emprunt de 38 millions de francs dont il garantit le service des intérêts sur son patrimoine privé; la ligne fut, dès les premiers temps, assez productive pour qu'il ne fut jamais fait appel à cette garantie. A défaut de l'initiative privée qui boudait ce genre d'entreprises, l'Etat dut construire la plus grande partie du réseau hollandais, dont l'exploitation fut confiée en 1863, pour une durée limitée, à une compagnie privée, la Société des Chemins de fer de l'Etat Hollandais. Le contrat qui réservait à l'Etat une certaine ingérence dans l'exploitation et une participation dans les bénéfices fut revisé en 1876 et servit de type aux conventions analogues qui, en 1885, firent passer l'exploitation des chemins de fer en Italie aux mains des trois grandes sociétés italiennes. Un contrat d'exploitation du même genre avait été passé en 1865 avec la Société des Chemins de fer Hollandais auquel l'Etat avait confié l'exploitation de la ligne d'Amsterdam-Helder. Outre les lignes composant le réseau des deux sociétés d'exploitation, différentes lignes locales avaient été construites et étaient exploitées par des sociétés privées; le commerce ressentait vivement le défaut d'unité dans le régime des chemins de fer ainsi que la négligence qui régnait dans le service; le Gouvernement s'efforça de réunir l'exploitation de ces lignes sous

la direction des trois grandes sociétés alors existantes : la Société des Chemins de fer de l'Etat, la Société Hollandaise des Chemins de fer et la Société des Chemins de fer Rhénans; en 1890, il racheta les lignes appartenant à cette dernière société dont il confia l'exploitation aux deux autres sociétés; simultanément, il procéda à une répartition plus rationnelle des lignes formant le réseau de ces dernières et revisa les contrats de 1876.

1839.

364. — *Chemin de fer d'***Amsterdam à Harlem.** Méd. par Van de Goor. Argent et bronze. Diam. : 42^{mm}.

Droit. Sur le tour : HOLLANDSCHE IJZEREN SPOORWEG MAATSCHAPPIJ; au bas, une locomotive tournée à gauche portant l'inscription " DE HOOP „. A l'exergue : XX SEPTEMBER | MDCCCXXXIX. Au bas : P. VAN DE GOOR F.

Rev. Deux écussons accolés aux armes des villes d'Amsterdam et de Harlem suspendus à un long ruban. Au-dessous, en quatre lignes : EERSTE | IJZEREN SPOORWEG | IN | NEDERLAND.

Voir Pl. VIII, n° 47.

La concession fut donnée le 1er juin 1836 à MM. J. J. Serrurier, R. Lechevalier et W. J. Brade.

Sans date (1841).

365. — *Chemins de fer* **Hollandais.** Jeton uniface. Cuivre. Diam. : 25^{mm}.

Une locomotive tournée vers la gauche sur un ponceau. Sur le tour supérieur : HOLLANDSCHE SPOORWEG MAATSCHAPPIJ.

1856.

366. — *Chemin de fer d'***Amsterdam à Cologne.** Méd. gravée. Cuivre rouge. Diam. : 43^{mm}.

Droit. Une locomotive tournée vers la gauche; à l'exergue : XX OCTOBER | MDCCCLVI; au-dessous, une étoile.

Rev. Les écussons aux armes d'Amsterdam et de Cologne suspendus à un ruban. Au-dessous, en six lignes : OPENING | VAN DEN SPOORWEG | VAN | AMSTERDAM | NAAR | KEULEN.

1864.

367. — *Chemins de fer de l'***État Hollandais.** Méd. par De Vries. Argent et bronze. Diam. : 77^{mm}.

Droit. Le buste de trois quarts à gauche du roi Guillaume, en uniforme de général. Sur le tour, en deux lignes concentriques : DE STAATSSPOORWEGEN ONDER

WILLEM III DAARGESTELD | WET VAN 18 AUG^{s} 1860. STAATSBLAD N° 45. Au bas : M. C. D(e) V(ries) J^{i} 1864.

Rev. Un génie ailé, personnifiant le progrès, tient de la main droite une flèche indiquant la route à une roue fumante roulant devant lui sur un rail; de la main gauche, le génie retient un vieillard ailé portant une faulx et personnifiant le temps; à l'arrière plan, trois monuments, au milieu, le palais d'Amsterdam, à gauche, l'église de Martini à Groningue, à droite, l'église de Saint-Jean à Bois-le-Duc; au pied des monuments, les écussons aux armes de ces trois villes. Au-dessus, une inscription expliquant l'allégorie : DE TIJD DOOR SNELHEID OVERHEERD. A l'exergue : DOOR KLEINEREN AFSTAND | GROOTER VERKEER. Au bas : M. C. DE VRIES INV. ET FEC.

Voir Pl. VIII, n° 48.

L'exemplaire en argent de notre collection provenant de la succession du graveur serait unique.

1868.

368. — *Chemins de fer* **Zélandais.** Méd. par Elion. Bronze. Diam. : 55^{mm}.

Droit. Sur le tour : DIRK DRONKERS, DE EERSTE ONTWERPER VAN DEN ZEEUWSCHEN SPOORWEG; dans le champ, son buste à gauche; au-dessous : J. ELION F.

Rev. Sur le tour : DE TIJDGENOOT HULDIGT ZIJNE VERDIENSTEN •. Dans le champ, en huit lignes : AANGEBODEN | DOOR | ZEEUWEN | BIJ DE OPENING VAN DEN | EERSTEN SPOORWEG | IN | ZEELAND | JULIJ 1868.

Cette médaille a été offerte à Dirk Dronkers, le promoteur des chemins de fer en Zélande, à l'occasion de l'ouverture du premier chemin de fer dans la province.

1872.

369. — *Chemin de fer de* **Middelbourg.** Méd. Étain. Diam. : 26^{mm}.

Droit. Une locomotive tournée à droite; au-dessus, deux petits écussons surmontés de la couronne royale et entourés de feuillages; sur le tour, au-dessous : ZEEUWSCHE SPOORWEG •.

Rev. Sur le tour : HERINNERING AAN DE OPENING; dans le champ, en trois lignes : TOT | MIDDELBURG | 18 $\frac{20}{2}$ 72.

1873.

370. — *Chemin de fer et port de* **Flessingue.** Méd. à bélière. Etain. Diam. : 30^{mm}.

Droit. L'écusson de la ville surmonté d'une couronne. Sur le tour : OPENING HAVEN EN SPOORWEG VLISSINGEN •.

Rev. Une couronne formée d'une branche de laurier et d'une branche de chêne nouées par un ruban; à l'intérieur, en sept lignes : ONDER | DE | REGERING | VAN | KONING | WILLEM III | 18 $\frac{8}{3}$ 73.

371. — Même sujet. Méd. Bronze. Diam. : 50mm.

Droit. La tête du roi tournée à droite, sous le col, monogramme formé des lettres V et K. Sur le tour : OPENING HAVEN EN SPOORWEG VLISSINGEN. Concentriquement, en caractères plus petits : ONDER DE REGERING VAN KONING WILLEM III - 8 SEPTEMBER 1873. Au bas, une étoile.

Rev. Trois écussons couronnés; au milieu, celui de Flessingue entouré de deux branches de laurier et de chêne; à gauche, celui des Pays-Bas et à droite, celui de la Zélande. Au-dessus, un bateau à vapeur entre un caducée à gauche, et une ancre à droite; au bas, une locomotive.

1889.

372. — Jubilé demi-séculaire des chemins de fer Hollandais. Méd. par Schammer. Bronze. Diam. : 44mm.

Droit. Une locomotive tournée vers la droite et portant l'inscription : FRANS HALS. A gauche : W. SCHAMMER. Au-dessus : HOLLANDSCHE. A l'exergue : IJZEREN SPOORWEG | MAATSCHAPPIJ. En dessous, deux petites branches de laurier croisées.

Rev. Sur une couronne de laurier, les écussons des quatorze villes principales de la Hollande; en haut, couronné, celui d'Amsterdam; au bas, celui de Rotterdam; sur les côtés, accolés deux à deux, en commençant par la gauche, ceux de Haarlem et de la Haye, de Delft et de Leyde, de Schiedam et d'Utrecht, d'Amersfoort et de Zutphen, de Hoorn et d'Alkmaer, d'Apeldoorn et de Woerden. Dans la couronne, en trois lignes : MDCCCXXXIX | XX SEPTEMBER | MCCCLXXXIX. Au bas : W. S.

COLONIES

INDES NÉERLANDAISES

1897.

373. — *Chemin de fer des* Indes Néerlandaises. Méd. par Begeer. Or, argent et bronze. Diam. : 50mm.

Droit. Dans une couronne formée de deux branches de laurier fruité, nouées par un ruban, une inscription en huit lignes : GEORGE CHRISTIAAN | DAUM | VOORZITTER VAN DEN | RAAD VAN BEHEER | DER | NEDERLANDSCHE-INDISCHE | SPOORWEG | MAATSCHAPPIJ. Au-dessus et au-dessous, une petite étoile; en dehors de la couronne à gauche : BEGEER; à droite : UTRECHT.

Rev. En haut, une roue ailée; au bas, un ravin planté d'arbres tropicaux,

traversé par un pont droit métallique de deux travées. Sur le pont, un train de chemin de fer se dirigeant à gauche. Dans le champ, une inscription en six lignes : 1872-1897 | HET | PERSONNEEL IN INDIË | HERDENKT DANKBAAR | ZIJN | XXV JARIG BESTUUR.

Voir Pl. XI, n° 65.

Cette médaille a été offerte à M. Daum, Président de la Compagnie des chemins de fer des Indes néerlandaises et aux membres de sa famille à l'occasion du 25me anniversaire de son entrée en fonctions.

LUXEMBOURG

1873.

374. — *Chemins de fer du* **Prince Henri.** Méd. par Wunsch. Bronze. Diam. : 23mm.

Droit. Une locomotive se dirigeant vers la gauche portant à l'avant un drapeau attaché à la cheminée; au-dessus de celle-ci, un H couronné; la fumée qui s'échappe borde le contour supérieur de la pièce; au-dessus de la locomotive : ECHTERNACH. A l'exergue : ALBERT WUNSCH.

Rev. Sur le tour : RÉSEAU PRINCE HENRI • 20 OCTOBRE 1873 • Dans le champ, en trois lignes : INAUGURATION | DE LA LIGNE DE LA | SÛRE.

Sans date.

375. — *Chemins de fer d'*Alsace-Lorraine. Jeton. Cuivre. Diam. : 24mm.

Droit. La tête du grand duc tournée à droite. Sur le tour : WILLEM III KONING DER NED. G. H. V. L.; au-dessous, un point.

Rev. Deux écussons aux armes du royaume de Hollande et du Grand-Duché de Luxembourg surmontés d'une couronne; au-dessous, une étoile. Sur le tour inférieur : ELZAS EN LOTHARINGEN.

Ce jeton a été frappé à l'occasion de l'inauguration par le roi du chemin de fer d'Alsace Lorraine, de Luxembourg à Strasbourg.

ÉTATS SCANDINAVES

Le nom de Nicolas Ericson est intimement lié à l'histoire des premiers chemins de fer en Suède. Officier du génie, il quitta l'armée avec le grade de colonel, et s'occupa d'abord de la construction des canaux ; puis, il fut chargé par l'Etat d'étudier les premières lignes de chemins de fer, dont il commença la construction en 1855. Le 1er décembre 1856, furent inaugurées les lignes de Goeteborg à Jonsered et de Malmoe à Lund. La ligne de Goeteborg à Stockolm fut inaugurée en 1862.

Pour récompenser les services éminents qu'il avait rendus, Nicolas Ericson fut anobli ; il mourut en 1870. Il était le frère de John Ericson qui fut un des concurrents de Stephenson au concours de locomotives de Rainhill en Angleterre où il présenta " la Novelty „ ; John Ericson se rendit célèbre par la création du type de cuirassé à tour mobile réalisé pour la première fois dans " le Monitor „.

SUÈDE ET NORVÈGE

1862.

376. — *Chemins de fer de l'***Ouest.** Méd. par Ahlborn. Argent et bronze. Diam. : 47mm.

Droit. La tête du roi à droite. Sur le tour : CARL XV SVERIGES NORRIGES GOTHES OCH VENDES KONUNG. Sous le col : LEA AHLBORN.

Rev. Une locomotive tournée vers la gauche. Sur le tour : FÖR VERKSAMT BITRADE VID STATENS JERNVAGSBYGGNADER. A l'exergue, un caducée et une pelle en sautoir sur un niveau de maçon, le tout entouré de deux branches de chêne. En haut de l'exergue, à gauche : D 3 NOV.; à droite : 1862.

1863.

377. — Jubilé de Nils Ericson, *Ingénieur en chef des Chemins de fer de l'État.* Méd. par Ahlborn. Argent. Diam. : 48^{mm}.

Droit. Tête à droite. Sur le tour : NILS ERICSON CHEF FÖR STATENS JERNVAGSBYGGNADER 1855-1862. Sous le col : LEA AHLBORN F.

Rev. Une femme drapée, portant une couronne murale, assise sur un ballot de marchandises, tient de la main gauche un plan reposant sur sa jambe et de la main droite, un crayon; à terre, à gauche, un treuil, à droite, une brouette; dans le fond, un viaduc sur lequel un train de chemin de fer se dirige vers la droite. Au-dessus : FÖRBINDELSE. A l'exergue : AF STATENS JERNVAGSTJENSTEMAN | DEN 1 JANUARI 1863.

Voir Pl. VIII, n° 49.

1878.

378. — *Chemin de fer du* **Gotland.** Méd. uniface par Högel. Argent. Diam. : 23^{mm}.

Locomotive à gauche; au-dessus : GOTLANDS JERNVAG. A l'exergue : INVIGD | DEN 10 SEPT. 1878. En haut de l'exergue, à droite : A. HÖGEL.

1885.

379. — Nils Ericson. Méd. par Ahlborn. Argent. Diam. : 32^{mm}.

Droit. Tête à droite. Sur le tour : NICOL ERICSON PRAEF. VIIS FERRAT MUNIENDIS . N. 1802 O. 1870. Sous la tête : LEA AHLBORN.

Rev. Mercure attachant une aile à son pied gauche posé sur un rocher; l'aile destinée à l'autre pied, est à terre. Sur le tour : CURSU VELOCI UT JUNGAT DISJUNCTA. Au bas : SOCIO MERITISSIMO | CANAL. ET VIAR. FERR. ARTIFICI | R. AC. SCIENT. SUBC. | MDCCCLXXXV. A gauche : L. A.

Cette médaille, commandée par l'Académie royale suédoise des sciences, a été frappée en l'honneur d'Ericson, directeur des chemins de fer, né en 1802, mort en 1870.

DANEMARK

1844.

380. — *Chemin de fer d'***Altona-Kiel.** Méd. par Alsing. Bronze. Diam. : 43mm.

Droit. Tête du roi à droite; sous le cou : F. ALSING F. Sur le tour : CHRISTIAN VIII FORDERTE DAS WERK DES EINIGEN VOLKES.

Rev. Une locomotive portant l'inscription : " HOLSTEIN „ tournée vers la droite. Sur le tour : EILEND HIN UND ZURÜCK, BRINGE DEM LANDE GLÜCK. A l'exergue : ALTONA-KIEL | 1844.

Voir Pl. VIII, n° 46.

1869.

381. — *Chemin de fer d'***Altona.** Méd. Etain. Diam. : 40mm.

Droit. Le panorama de la ville devant l'Elbe sur lequel naviguent de nombreux bateaux; au premier plan, un viaduc dont on voit deux arches et sur lequel un train composé d'une locomotive, d'un tender et de deux wagons, se dirige vers la gauche.

Rev. Une couronne de chêne sur laquelle sont quatre écussons portant respectivement une tête de bœuf, une de cheval, un pigeon et une bicyclette. Dans le champ, en six lignes : ERINNERUNG | AN DIE | AUSSTELLUNG | IN | ALTONA | 1869. Au bas : C. D. C.

RUSSIE

Le promoteur de la construction des chemins de fer en Russie fut l'ingénieur autrichien F. A. von Gerstner. Après avoir achevé la construction d'une section de la ligne de Budweis à Linz, le premier chemin de fer autrichien, il se rendit en 1834 en Russie et parcourut différentes provinces entre Saint-Pétersbourg et l'Oural pour recueillir les données principales sur le réseau à construire ; il dressa même le projet d'une ligne de Saint-Pétersbourg à Moscou; mais rencontrant des résistances insurmontables pour faire accueillir ses idées, il se limita à poursuivre la concession d'une ligne de Saint-Pétersbourg à Tsarskoe-Selo, dans le but de populariser la question des chemins de fer dans les sphères gouvernementales; ayant obtenu en 1836 la concession à perpétuité de cette ligne de 27 kilomètres de longueur, avec celle de son prolongement jusqu'à Pavlosk, il en fit personnellement les études, et confia le travail par sections à des tâcherons; entretemps, il se rendit en Angleterre et en Allemagne pour passer les marchés relatifs aux locomotives et au matériel métallique que l'on ne pouvait, à cette époque, se procurer en Russie. La construction fut terminée en septembre 1836 et comme les locomotives n'étaient pas arrivées de l'étranger, on résolut d'exploiter provisoirement la ligne au moyen de wagons traînés par des chevaux. L'inauguration eut lieu le 30 octobre 1836 et la traction par locomotives ne commença que l'année suivante: mais encore ne faisait-on usage de celles-ci que si le nombre des voyageurs dépassait quarante; en dessous de ce chiffre, on expédiait ces derniers dans un wagon traîné par un cheval. Les trains ne s'arrêtaient que dans les stations principales, d'où les voyageurs arrivaient dans les halles intermédiaires au moyen de voitures à traction animale; les trains comprenaient des wagons plates-formes découverts pour le transport des voyageurs installés dans leurs propres voitures; * sur l'ordre de l'Empereur, on disposa sur la locomotive un jeu d'instruments composé de cinq trompes et d'un trombone dont le but était

*

d'avertir le public de l'approche du train „ (1). En 1842, la construction de la ligne de Saint-Pétersbourg à Moscou (chemin de fer Nicolas) pour compte de l'Etat fut décidée; elle fut la pépinière où fut formé le personnel spécial nécessaire pour les lignes futures; on sait comment le tracé étudié par les ingénieurs fut rectifié par le Tsar qui y substitua une ligne presque droite qu'il traça au moyen d'une règle sur la carte; ce chemin de fer fut inauguré le 7 mai 1847. Entretemps une société avait obtenu, en 1841, la concession de la ligne de Varsovie à la frontière autrichienne comme tramway à traction animale; les travaux ayant été interrompus, la ligne fut reprise par le Gouvernement qui en modifia les plans pour l'adapter à la traction par locomotives; la direction de la construction fut confiée à l'inspecteur Guersfeld. Cette ligne, appelée Varsovie-Vienne, fut inaugurée en juin 1845, celle de Varsovie à la frontière prussienne, appelée Varsovie-Bromberg, ne fut inaugurée qu'en 1862.

Le réseau se compléta par la suite grâce au Gouvernement et surtout à l'initiative privée à laquelle on doit la Grande Société des Chemins de fer Russes; celle-ci exploite les lignes de Saint-Pétersbourg à Moscou, de Saint-Pétersbourg à Varsovie et de Moscou à Nijni Novgorod, qui sont les lignes russes du plus grand trafic.

Des réseaux d'une importance capitale pour le développement politique et économique du pays ont été construits au prix des plus grandes difficultés ; ce sont le Transcaspien, ligne surtout stratégique, de 1430 kilomètres de longueur réunissant Ouzoun-Ada sur le bord de la mer Caspienne à Samarkande, dans le Turkestan, le Transcaucasien de Poti et Batoum sur la mer Noire à Bakou sur la mer Caspienne, et enfin le Transsibérien de Tcheliabinsk à Vladivostock; le projet primitif de ce dernier a été complété d'une façon très avantageuse par la construction du Transmandchourien qui établit les communications de la ligne principale vers Port-Arthur et Pékin. Les travaux du Transsibérien ont été inaugurés à Vladivostock par le tsarevitch Nicolas Alexandrovitch, le tsar actuel, le 19 mai 1901, au retour d'un voyage d'études qu'il avait fait à l'étranger; dans la notice historique se trouvent d'autres renseignements sur ce chemin de fer transcontinental.

1836.

382. — *Chemin de fer de* **Saint-Pétersbourg à Tsarskoe-Selo.** Méd. par Held. Etain. Diam. : 59^{mm}.

Droit. Une locomotive tournée vers la droite portant l'inscription : " FRANÇOIS GERSTNER „ ; sur le tour, en russe : LE CONSTRUCTEUR DU PREMIER CHEMIN DE FER ÉTAIT

(1) La phrase entre guillemets se trouve dans le tome II, page 49, de l'*Aperçu des Chemins de fer Russes* publié par la Société Impériale technique russe. — Bruxelles, Weissenbruch, 1897.

FRANÇOIS GERSTNER D'ORIGINE TCHÈQUE DE MÊME RACE QUE LES RUSSES. A l'exergue, en quatre lignes, en russe : PROMOTEURS DU PREMIER CHEMIN DE FER | LE COMTE ALEXIS BOBRINSKI | BENEDICK KRAMER | N. J. K. PLITT. Au bas : L. HELD FEC.

Rev. Légende, en trois lignes : DEM STREITER | FÜR RECHT UND FREIHEIT | DR GABRIEL RIESSER | SEINE HAMBURGISCHEN | GLAUBENSGENOSSEN | MDCCCXXXVI.

Cette médaille rappelle l'ouverture, le 30 octobre 1836, de l'exploitation par traction animale de la ligne de Saint-Pétersbourg à Tsarskoe-Selo; elle fut décernée au Dr G. Riesser, rabbin, par ses coreligionnaires hambourgeois; Riesser n'a joué aucun rôle dans les chemins de fer; on a simplement, comme c'était l'habitude, rappelé l'événement contemporain le plus intéressant.

1837.

383. — *Chemin de fer de* **Saint-Pétersbourg à Pavlosk.** Méd. par Held, Loos et König. Bronze. Diam. : 60mm.

Droit. Une femme couronnée debout, personnifiant la Russie, tient de la main droite une corne d'abondance, la main gauche appuyée sur un aviron; à sa droite, Pierre le Grand et, à sa gauche, Nicolas I, tous deux en costume militaire et vus de face. Sur le tour, en russe : NICOLAS Ier DIGNE HÉRITIER DE PIERRE LE GRAND A INTRODUIT LES CHEMINS DE FER EN RUSSIE. Au bas, l'inscription coupée par une rosace : G. LOOS DIR. | KÖNIG FEC. A l'exergue, en quatre lignes, en russe : LE PREMIER CHEMIN DE FER DE | St PÉTERSBOURG A | PAVLOSK OUVERT | LE 30 OCTOBRE 1837.

Rev. identique au droit de la médaille précédente.

Voir Pl. IX, n° 50.

La ligne de Saint-Pétersbourg à Tsarskoe-Selo avait été inaugurée en 1836; mais la traction par locomotives n'y fut établie que l'année suivante. La date de la médaille décrite ci-dessus rappelle sans doute cette modification dans le mode de traction ou l'ouverture à l'exploitation de cette ligne prolongée jusqu'à Pavlosk.

1845.

384. — *Chemin de fer de* **Varsovie à Vienne.** Méd. par Maynert. Argent et bronze. Diam. : 26mm.

Droit. Une locomotive tournée à droite. Sur le tour : PARA ZBLIZA ODLECLOSCI (La vapeur rapproche les distances). En haut de l'exergue, à droite : L. MAYNERT.

Rev. Inscription en six lignes : OTWARCIE | WARSZAWSKO | WIEDENSKIEJ | KOLEIZELAZNEJ | D : 2/14 CZERWCA | 1845 R. (Inauguration du chemin de fer de Varsovie-Vienne, le 2/14 juin 1845.)

385. — **Même sujet.** Méd. par Maynert. Argent et étain. Diam. : 27mm.

Droit identique à celui du numéro précédent.

Rev. Inscription en dix lignes, la première cintrée : PAMIATKA | OTWARCIA | DWOCH STACYI | KOLEI ZELAZNEJ | WARSZAWSKO | WIEDENSKIEJ | DO PRUSZKOWA | I GRODZISKA | D : 2/14 CZERWCA | 1845 R. (En souvenir de l'inauguration des deux

stations de Proszkow et de Grodzisk, du chemin de fer de Varsovie-Vienne, le 1/14 juin 1845.)

1858.

386. — Grande Société des Chemins de fer Russes. Méd. par Stern. Bronze. Diam. : 50mm.

Droit. La statue équestre de Pierre le Grand sur un rocher en face de la Neva; le cheval, dans un élan, ne repose que sur ses pieds de derrière qui écrasent un serpent. A gauche, la cathédrale Saint-Isaac; à droite, le Palais d'Hiver. Sur le rocher, en russe : PIERRE LE GRAND. Sur le tour, en russe : GRANDE SOCIÉTÉ DES CHEMINS DE FER RUSSES. Au bas, dans un cartouche, en russe : UKASE | DU 26 JANVIER 1857.

Rev. Une couronne ouverte formée d'une branche de chêne et d'une branche de laurier nouées au bas par un ruban formant banderole et contenant la date : 1858 ; à gauche : STERN F. ; à droite : A PARIS. Dans le champ, circulairement en français : GRANDE SOCIÉTÉ DES CHEMINS DE FER RUSSES, et horizontalement : CONSEIL D'ADMINISTRATION. Au-dessous, l'aigle couronnée à deux têtes avec les attributs de l'empire.

1862.

387. — *Chemin de fer de* **Varsovie à Bromberg.** Méd. par Michaux. Bronze. Diam. : 72mm.

Droit. Sur le tour, en polonais : NA PAMIATKE OTWARCIA, etc. (En souvenir de l'ouverture du chemin de fer de Varsovie à Bromberg | le 1er décembre 1862). Dans le champ, une locomotive fumante tournée vers la gauche; sur le rail, à gauche : MICHAUX F. ; circulairement, en polonais : NADANEJ ZALOZYCIELOM, etc. (Concédé aux fondateurs de la Société par l'acte approuvé par l'ukase de Sa Majesté l'Empereur et Roi 28 septembre/10 octobre 1857).

Rev. Sur le tour, en polonais : ZALOZYCIELE, etc. (Fondateurs de la Société du chemin de fer de Varsovie-Bromberg). Dans le champ, en douze lignes, sous une étoile à cinq raies : HERMAN EPSTEIN | S. P. KAROL-AUGUST MILDE, etc. ... | RADA ZARZADZAJACA (Conseil d'administration) | PREZES. (Président) HERMAN EPSTEIN | CZLONKOWIE : (Membres), etc. ... | DYRECTOR : S. P. A. ROSENBAUM | STARSZYINZENIER (Ingénieur en chef) L. ALEXANDROWICZ | PRZED SIEBIERCY GLOWMI (Entrepreneurs principaux). BRACIA RICHE (Frères Riche).

1866.

388. — *Chemin de fer de* **Varsovie à Terespol.** Méd. par Minheymer. Argent. Diam. : 28mm.

Droit. Entre deux palmes, l'inscription : LEOPOLDOWI KRONENBERG. Sur la banderole : ACTA SINE VERBIS. Au bas : J. MINHEYMER F.

Rev. En sept lignes : NA PAMIATKE | SECZESLIWEGO | OTWARCIA | I CZESCI DROGIZELA : | WARSZAW. TERESP. | D. 9 PAZD'ZIERWIKA | K. 1866 (En souvenir de l'heureuse inauguration de la première partie du chemin de fer de Varsovie à Terespol le 9 octobre 1846.)

1871.

Chemin de fer de **Lemberg à Podwoloczyska.** Voir Autriche, nos 287 et 288 de ce catalogue.

1872.

389. — Jubilé du général Tschewkin. Méd. par Alexieff et A. Grilliches. Bronze. Diam. : 72mm.

Droit. Buste de face du général. Sur le tour, en russe : CONSTANTIN WLADIMIROWITSCH TSCHEWKIN. Au bas : W. ALEXIEFF.

Rev. Locomotive dirigée vers la droite et divers emblèmes de la paix et de la guerre; au milieu, une colonne couronnée portant le mot : ZAKON (Loi). Sur le tour, légende en russe et la date : 1822-1872. Au bas : AVENIR GRILLICHES.

Le général Tschewkin fut administrateur général des voies de communication et des édifices publics de 1842 à 1855.

1880.

390. — Pont Alexandre sur le Volga. Méd. par Grilliches. Bronze. Diam. : 80mm.

Droit. La tête de l'empereur Alexandre II tournée vers la droite. Sur la tranche du cou, les lettres C. B. P. en caractères russes. Sur le tour, en russe, en haut : EN SOUVENIR DE LA CONSTRUCTION DU PONT ALEXANDRE SUR LE VOLGA; au bas, en sens inverse : COMMENCÉ EN 1875, TERMINÉ EN 1880.

Rev. La vue d'un pont tubulaire dont les piles se perdent dans le lointain à gauche; sous la deuxième travée, un bateau à vapeur; au-dessus du pont, des nuages. A l'exergue, deux lignes en russe : CONSTRUCTEUR, CONSEILLER DE LA COUR | INGÉNIEUR MIKHAILOWSKY. En haut de l'exergue, à droite : A. GRILLICHES.

Ce pont, situé près de Syzrane, fut conçu par le professeur Béléloubski et exécuté par l'ingénieur Mikhailowsky, constructeur du Transsibérien; il comprend treize travées de 111 mètres chacune, et donnait la seule communication par rail entre les deux rives du Volga inférieur; de ce pont, un embranchement de la ligne d'Orenbourg se dirige vers le nord-est et forme le chemin de fer de Samara Zlatooust Tcheliabinsk, amorce du Transsibérien.

1883.

391. — *Chemin de fer* **Transcaucasien.** Méd. par Grilliches. Bronze. Diam. : 87mm.

Droit. Deux guerriers, l'un tartare, l'autre caucasien, se donnent la main devant un autel en forme de colonne sur laquelle brûle le feu sacré; au-dessus, une

croix rayonnante formée d'entrelacements; derrière, au premier plan, un train de chemin de fer se dirigeant à gauche; dans le lointain, la mer sillonnée de bateaux. Au bas, adossés à l'autel, cinq écussons couronnés. Sur le tour, au-dessus, en russe : CHEMIN DE FER TRANSCAUCASIEN ; en haut de l'exergue, en caractères russes : A. A. GRILLICHES R.

Rev. Sur le tour, en russe : POUR LE PAYS, PAR LES SOINS DU VICE-ROI DU CAUCASE SON ALT. IMP. LE GRAND DUC MICHEL NICOLAIEVITCH. Dans le champ, une inscription de onze lignes, en russe, surmontée de l'aigle russe et terminée au bas par une étoile : SOUS LE RÈGNE | DES EMPEREURS | ALEXANDRE II ET ALEXANDRE III | A ÉTÉ CONSTRUIT | LE CHEMIN DE FER TRANSCAUCASIEN | 1867 POTI TIFLIS 1872 | 1876 EMBRANCHEMENT DE KOUTAIS 1877 | 1878 EMBRANCHEMENT POUR LE PÉTROLE 1879 | 1880 TIFLIS BAKOU 1883 | SAMTREDI BATOUM | 1881-1883.

Voir Pl. IX, n° 51.

Cette ligne à partir de Poti suit la vallée du Rion et traverse la chaîne des monts Sourame par un tunnel de 3980 mètres à l'altitude de 773 mètres; elle redescend ensuite à Bakou sur la mer Noire par la vallée de la Koura; le tunnel de Sourame se trouve sur une rectification du tracé primitivement établi qui comportait des rampes de 0.046 ramenées actuellement à 0.028 par mètre.

392. — Kerbedz, Ingénieur de chemins de fer. Méd. Argent et bronze. Diam. : 86mm.

Droit. Son buste à gauche. Légende en russe.

Rev. Entre deux palmes, une inscription russe en six lignes pour commémorer les services de Kerbedz de 1829 à 1883.

1884.

393. — *Chemin de fer* Catherine. Méd. Argent et bronze. Diam. : 88mm.

Droit. Au centre, un médaillon surmonté d'une couronne; dans celui-ci, la lettre E entre une branche de chêne et une branche de laurier; sur le tour de ce médaillon, en russe : CHEMIN DE FER CATHERINE; la médaille est divisée horizontalement en deux par un cartouche sur lequel repose le médaillon décrit; à gauche de celui-ci : • 1881 • et à droite • 1884 •. Dans la partie supérieure, deux médaillons dont l'encadrement est en feuilles de laurier; ils contiennent, celui de gauche, la tête d'Alexandre II tournée à droite et celui de droite, la tête d'Alexandre III tournée à gauche; entre les médaillons, un écusson entouré d'un collier et contenant le chiffre d'Alexandre, posé sur l'aigle impériale russe. Dans la partie inférieure de la médaille, deux écussons couronnés entourés de branches de chêne et de rubans entrelacés; ils sont séparés par une locomotive tournée vers la droite, au-dessous de laquelle on voit une carte déroulée; sur cette carte, le tracé du réseau et les noms de ville : DOLINSKA, à gauche, EKATERINOSLAV, au milieu et JASINOVA, à droite.

Rev. L'aigle impériale couronnée, tenant dans ses serres les attributs souverains; sur sa poitrine, l'écusson de Saint Georges et sur les ailes huit écussons; au

bas, une hache et une ancre, en sautoir; le tout est entouré de deux branches nouées, l'une de laurier, l'autre de chêne. Dans le champ concentriquement, en russe : LE CHEF DES TRAVAUX DE LA CONSTRUCTION B. A. TITOFF ; LE CHEF DES TRAVAUX DU PONT D'ÉKATERINOSLAV B. I. BEREZIN. Sur le tour, l'inscription, en russe : EN SOUVENIR DE LA CONSTRUCTION DU CHEMIN DE FER CATHERINE PAR LE MINISTÈRE DES PONTS ET CHAUSSÉES.

La ligne s'appelait auparavant Krivoïrog.

394. — Tunnel de Miechow (*Ligne d'Ivangorod à Dombrowa*). Méd. Etain. Diam. : 25mm.

Droit. Vue du portail du tunnel, et l'inscription : 1882-1884 DROGA ZELAZNA IWANGORODZEJ DABROWSKA (Chemin de fer d'Ivangorod à Dombrowa).

Rev. Une étoile à huit raies et l'inscription : NA PAMIATKE TUNELU POD MIECHOWEM (Souvenir du tunnel sous Miechow).

Ce tunnel, de 798 mètres de longueur, est situé entre les stations de Cenndzicheff et de Miechow.

1886.

395. — Jubilé des Chemins de fer Russes. Méd. Or, argent et bronze. Diam. : 28mm.

Droit. Sur le tour, en russe : SOCIÉTÉ TECHNIQUE IMPÉRIALE RUSSE ; le champ est formé de caractères russes illisibles entrelacés de façon bizarre.

Rev. Sur le tour, en russe : CINQUANTENAIRE DE L'UKASE IMPÉRIAL POUR LA CONSTRUCTION DES CHEMINS DE FER RUSSES. Dans le champ : 1836-1886; au-dessus, une ligne demi-circulaire, en russe : 21 MARS 15 AVRIL. La tranche lisse est interrompue par huit petites saillies demi-circulaires disposées symétriquement et formant dentelures.

Cette médaille a été frappée par la Société russe de géographie.

1887.

396. — *Chemin de fer de* Polessié. Méd. par Steinman. Bronze. Diam. : 93mm.

Droit. La tête d'Alexandre III tournée à droite, entourée de deux branches, l'une de laurier, l'autre de chêne, nouées par un ruban et contenues dans deux cercles concentriques; sur la tranche du cou, deux lettres en caractères russes : L. ST.; extérieurement, sur le tour, en russe : EN SOUVENIR DE LA CONSTRUCTION DES CHEMINS DE FER DE POLESSIÉ * DE L'ANNÉE 1883 A 1887 *.

Rev. Sur le tour, en russe : CHEFS DES TRAVAUX : TH. K. CHRZANOWSKI. — N. T. SEREBRIAKOFF. — M. J. GRIGOROVSKY. — B. A. RIPPAS *. Dans le champ, une carte topographique figurant le tracé de différentes lignes et portant les noms des villes suivantes écrits en caractères russes; ils sont groupés par lignes :

KHOLM, BREST-LITOVSKY, PINSK, LONNENCTZ, GOMEL, BRIANSK.

ROVNO, LOUNENETZ, BARANOVITCHI, WILNA, BREST-LITOSKY, SIEDLETZ, MALKIN, BIELOSTOK, WILNA.

WILNA, LIBAU.

ROVNO, KOVEL, BREST-LITOVSKY.

Au-dessus et au-dessous de la carte, trois écussons couronnés.

Ce réseau, de 1506 kilomètres de longueur, a été construit par l'Etat dans une contrée particulièrement marécageuse; la vallée du Pripet que suit l'une des lignes, avait été longtemps considérée comme infranchissable parce qu'elle était submergée tous les printemps.

397. — *Chemin de fer d'*Orenbourg. Méd. Bronze. Diam. : 24mm.

Droit. L'écusson d'Orenbourg couronné et entouré d'une guirlande de feuillage. Sur le tour, en russe : CHEMIN DE FER D'ORENBOURG.

Rev. Sur le tour, en russe : POUR DIX ANNÉES DE SERVICE * 1877-1887 *; le champ lisse.

Médaille de récompense distribuée aux agents dont le nom était inscrit au revers.

1888.

398. — **Accident de chemin de fer de Borki.** Méd. par Grilliches fils. Argent et bronze. Diam. : 89mm.

Droit. L'empereur Alexandre III, l'impératrice et leurs cinq enfants représentés en pied, debout en costume de voyage. A l'exergue, trois lignes, en russe : EN MÉMOIRE DU SAUVETAGE MIRACULEUX | DE LA FAMILLE IMPÉRIALE | LE 17 OCTOBRE 1888. En haut de l'exergue : GRILLICHES FILS, en caractères russes.

Rev. La Russie représentée sous les traits d'une femme en costume national d'apparat, à genoux devant l'ange gardien de la Russie; celui-ci étend la main droite en signe de protection et de la gauche, il montre le ciel; à ses pieds, les attributs de la souveraineté. Au bas, à droite : GRILLICHES FILS. Sur le tour, en caractères slaves, un verset de la Bible : ANNONCE AUX AUTRES LA FOI EN TOI; QU'IL GARDE TOUS CEUX QUI MARCHENT DANS CETTE VOIE. A l'exergue, la représentation de l'accident dans laquelle on voit le train déraillé, le transport des blessés et la famille impériale miraculeusement sauvée.

Voir Pl. IX, n° 52.

399. — **Même sujet.** Méd. à bélière. Argent. Diam. : 24mm.

Droit. La photographie de l'empereur, sous verre, enchâssée dans la médaille; sur le tour, en russe : ALEXANDRE III EMPEREUR DE RUSSIE.

Rev. Une locomotive tournée vers la droite; sur le tour, en russe : EN SOUVENIR DE LA CATASTROPHE; à l'exergue, en trois lignes : DE BORKI | 17 | OCTOBRE | 1888 |.

400. — **Même sujet.** Méd. à bélière. Argent. Diam. : 24mm.

Droit. La photographie du Tsarevitch, sous verre, enchâssée dans la médaille; sur le tour, en russe : PRINCE NICOLAS FILS D'ALEXANDRE.

Rev. identique à celui de la médaille précédente.

1890.

401. — Tunnel de Sourame *du chemin de fer* **Transcaucasien.** Méd. par Steinman. Argent et bronze. Diam. : 98mm.

Droit. Vue du portail du tunnel d'où débouche une locomotive sur la voie à gauche; sur le fronton, la date : 1886-1890. Sur le portail, deux femmes assises tenant de la main des écussons couronnés reposant sur leurs genoux; entre elles et entourée de deux branches de laurier nouées, la tête d'Alexandre III tournée vers la droite et surmontée de la couronne impériale. Au bas, à droite, sur le cercle : L. STEINMAN, en caractères russes. Sur le tour, en russe : EN SOUVENIR DE L'INAUGURATION DU TUNNEL DE SOURAME COMMENCÉ EN 1886 ET ACHEVÉ EN 1890.

Rev. Dans une couronne de laurier formée par des bouquets de trois feuilles, le profil en long côté de la section de ligne comprenant le tunnel; les noms des stations y sont indiqués en caractères russes savoir, en commençant par la gauche : ST. MALITY | ST. BEGETOUBANI | ST. TSIPA | ST. KVICHKHETY | ST. SOURAME | ST. MIKHAILOVO. Au-dessus du profil de la ligne, celui de l'ancien tracé, au bas duquel on lit : ST. TSIPA et au sommet : ST. PONI. Sous le tunnel : TUNNEL 1862. A l'exergue, en quatre lignes russes : TRAVAUX EXÉCUTÉS PAR LE MINISTÈRE | DES VOIES ET COMMUNICATIONS | CHEF DES TRAVAUX | D. S. S. RYDZEVSKY.

Ce tunnel de 3980 mètres de longueur près de la ville de Poni traverse les monts Sourame; il fait partie d'un nouveau tracé rectificatif qui a permis d'abaisser de 157 mètres l'altitude maximum de cette ligne qui fait partie du réseau de Polessié.

Sans date.

402. — Écoles techniques *de chemins de fer*. Méd. par Grilliches. Bronze. Diam. : 63mm.

Droit. Une locomotive fumante tournée vers la droite. Sur la ligne de l'exergue, à droite : A. GRILLICHES; l'exergue, lisse. Sur le tour, en russe : DU MINISTÈRE DES VOIES DE COMMUNICATION. Au bas, une ancre, une hache et un ruban entrelacés.

Rev. Sur le tour, une couronne formée de deux branches fruitées, l'une de laurier, l'autre de chêne, liées par un ruban. Dans le champ, limité par un cercle, six lignes en russe : POUR TRAVAUX UTILES AUX ÉCOLES DE CHEMINS DE FER.

Cette médaille a été frappée à l'occasion de la publication de manuels pour les écoles techniques de chemins de fer.

ÉTATS DES BALKANS

Le premier chemin de fer dans les Balkans fut celui de Cernavoda sur la rive droite du Danube, à Constantza sur la mer Noire, ligne d'une longueur de 64 kilomètres traversant toute la Dobroudja. Lorsque la Roumanie obtint cette province en échange de la Bessarabie cédée à la Russie, elle racheta la ligne de Cernavoda et construisit celle de Bucharest à Fethesthi, sur la rive gauche du Danube, en face de Cernavoda et à 15 kilomètres de cette dernière. La liaison de ces deux localités par voie ferrée présentait un intérêt exceptionnel, car elle mettait la capitale en communication directe avec la mer Noire et rattachait par des liens plus étroits la Dobrouja à la Roumanie entre lesquelles le Danube forme une barrière naturelle. Mais l'entreprise présentait des difficultés exceptionnelles; il s'agissait de franchir deux bras du fleuve, l'un la Bordea, l'autre le Danube proprement dit et de traverser l'île de la Balta, qui les sépare sur 13 kilomètres, et qui est inondée tous les hivers. Les travaux comprenaient 49 viaducs métalliques alternant avec des remblais et deux ponts; le plus grand, dont le tablier est à 30 mètres au-dessus des eaux, se compose de cinq travées d'une longueur totale de 750 mètres; trois à poutres semi-paraboliques de 90 mètres et deux de 240 mètres du type Cantilever (à arcs en encorbellement) qui fut employé pour le pont du Forth en Angleterre. Commencés en octobre 1890, les travaux, qui coûtèrent 35 millions de francs, furent inaugurés en grande pompe le 26 septembre 1895, par le roi Charles et de nombreux invités.

TURQUIE

1855.

403. — *Chemins de fer* **Turcs.** Méd. par Hart. Bronze. Diam. : 36^{mm}.

Droit. Le buste du sultan vu de face avec l'aigrette à la coiffure. Circulairement dans le champ : ABDUL-MEDJID-KHAN EMPEREUR DES OTTOMANS. Au bas : HART F. Sur le tour, une couronne de laurier.

Rev. Une locomotive fumante se dirigeant vers la droite. A l'exergue, une corne d'abondance et un rameau d'olivier. Sur le tour : ELLE UNIT LES PEUPLES * DÉCRET IMPÉRIAL 9 SEPTEMBRE 1855 *.

1864.

404. — *Chemin de fer de* **Smyrne à Aïdin.** Méd. par Kenning. Argent. Diam. : 36^{mm}.

Droit. Une locomotive tournée à droite. Sous le rail : KENNING LONDON. Au bas, une inscription en caractères turcs : CHEMIN DE FER DE SMYRNE A AIDIN.

Rev. Thughra ou sceau du sultan Abdul-Aziz; au bas, en caractères turcs : 1280 (année de l'hégire correspondant à l'année 1864).

Voir Pl. VII, n° 45.

ROUMANIE

1895.

405. — *Chemin de fer de* **Bucharest à Constantza** (*Pont sur le Danube*). Méd. par Scharff. Bronze doré. Diam. : 70^{mm}.

Droit. Le buste du roi, en grand uniforme, tourné vers la gauche. Sur le tour : CAROL I REGE AL ROMANIEI. A gauche, une branche de laurier; à droite : A. SCHARFF | WIEN.

Rev. Au premier plan, le Danube représenté par un vieillard assis dans les roseaux, la main droite appuyée sur une urne renversée; à côté, un aviron; à ses pieds, à droite, l'écusson aux armes de la Roumanie. Dans le lointain, un paysage montrant le fleuve sillonné de bateaux et traversé par un pont dont on voit cinq arches; sur la rive, des établissements industriels. Au-dessus, deux sirènes enlacées déploient une banderole sur laquelle on lit : PODUL REGELE CAROL I. Au-dessous, à droite : OCTOMBRE 1890 | SEPTEMBRE 1895.

Voir Pl. VII, n° 43.

406. — **Même sujet** Méd. à bélière par Lauer. Bronze doré. Diam. : 29mm.

Droit. Les bustes accolés du roi et de la reine tournés vers la gauche. Sur le tour : IN AMINTIREA INAGURAREI PODULUI PESTE DUNAREA LA FETESTI CERNAVODA DIN ROMANIA. *

Rev. Vue d'un pont suspendu traversé par un train allant vers la droite. Sur le tour : RECUNOSTINTE . DINASTIEI . CORPURILOR . LEGIUTORE . SI . GUVERNULUI * 1895 *. Au bas : LAUER.

407. — **Même sujet.** Méd. par Kullrich. Bronze. Diam. : 30mm.

Droit. La tête du roi à gauche. Autour : CAROL I REGE AL ROMANIEI. Au bas : KULLRICH.

Rev. Légende : INAUGURAREA PODULUI PESTE DUNARE REGELE CAROL I 1895 14 SEPTEMBRE.

BULGARIE

1890.

408. — *Chemin de fer de* **Jamboli à Bourgas.** Méd. par Schwerdtner. Bronze doré. Diam. : 90mm.

Droit. La tête du prince tournée à droite. Sur le tour, en caractères bulgares : FERDINAND Ier * PRINCE DE BULGARIE *. Sous le cou : J. SCHWERDTNER.

Rev. Une locomotive fumante sur la culée d'un pont se dirige à gauche, remorquant un tender se trouvant sur le tablier métallique dont on ne voit qu'une partie. Sur le tour, en caractères bulgares : JAMBOLI - BOURGAS * 14 MAI 1890 *.

Cette médaille a été frappée à l'occasion de la construction d'un embranchement vers le port de Bourgas, sur la mer Noire, embranchement se détachant à Tirnova de la ligne de Constantinople.

409. — **Même sujet.** Semblable à la précédente, mais de 51mm de diamètre.

410. — **Même sujet.** Méd. à bélière par Schwerdtner. Bronze doré. Diam. : 30mm.

Droit. Comme celui de la médaille n° 406, sauf que le nom du graveur est remplacé par un monogramme formé des lettres J. NER.

Rev. Semblable à celui du n° 406, sauf que le sujet, dans le champ, est remplacé par une roue ailée lançant la foudre et surmontée de deux truelles en sautoir sur un disque.

Voir Pl. VII, n° 42.

AMÉRIQUE

Le berceau des chemins de fer en Amérique fut les États-Unis; déjà, avant 1830, les lignes à traction animale y avaient acquis une importance notable, mais l'emploi des locomotives n'eut lieu que plus tard, après les essais décisifs dont l'honneur revient à l'Angleterre: ce fut cette dernière qui fournit à l'Amérique ses premières machines; toutefois, les États-Unis regagnèrent rapidement le terrain perdu sous l'effort d'hommes d'initiative qui s'improvisèrent techniciens; au début, les progrès de l'industrie des chemins de fer furent réalisés principalement par la Compagnie de " Baltimore et Ohio „ surnommée la " Rail Road University „ des États-Unis, parce que ses lignes servirent de champ d'expériences à la plupart des inventions. La notice qui précède ce catalogue a exposé en détail les faits les plus intéressants qui ont marqué l'origine et le développement des railways aux États-Unis. Les entreprises de chemins de fer s'y différencient notablement des entreprises similaires conçues dans le vieux monde; alors que dans celui-ci, les nouvelles lignes avaient surtout en vue de desservir un trafic préexistant, en Amérique, elles avaient pour objet de créer le trafic, en mettant en valeur des territoires où la civilisation n'avait guère pénétré. Cette différence essentielle dans la conception des entreprises de chemins de fer a eu des conséquences aussi marquantes dans la façon de les construire. Aux États-Unis, la voie construite hâtivement et avec une grande économie ne présenta pas les mêmes garanties de stabilité, voire de sécurité, qu'en Europe; plus tard, certaines lignes principales ayant vu affluer le trafic, ont été reconstruites de façon à pouvoir y faire face dans des conditions d'exploitation plus normales, mais cependant, pour beaucoup d'entre elles, ces voies ne sont pas encore actuellement dans un état très satisfaisant et donnent lieu à des dépenses d'entretien notablement plus importantes que celles réclamées par les chemins de fer de la Vieille-Europe.

Dans l'Amérique du Sud, l'établissement des chemins de fer a rencontré des

difficultés exceptionnelles sur toute la côte du Pacifique; celle-ci, bordée par les Cordillères à versants abrupts et à cimes très élevées, imposa aux ingénieurs les problèmes les plus ardus; parmi eux, l'américain Henri Meiggs doit être mis hors de pair, notamment pour avoir conçu et mené à bonne fin les travaux des chemins de fer de Callao à la Oroya dont aucune ligne au monde ne présente un caractère aussi original et aussi audacieux; nous en avons donné un aperçu dans la notice historique; nous rappellerons seulement que le point culminant de cette ligne atteint une altitude presque égale à celle du Mont Blanc.

La barrière naturelle que présentent les Cordillères a empêché jusqu'ici de réaliser dans l'Amérique du Sud la ligne interocéanique qui est depuis cinquante ans dans les aspirations des populations. Ce chemin de fer transcontinental doit non seulement faciliter les relations entre les peuples riverains du Pacifique et ceux habitant au bord de l'Atlantique, mais aussi abréger considérablement la durée du voyage de l'ancien monde vers les côtes du Pacifique. Actuellement, de Buenos-Ayres à Valparaiso, il n'y a de communication possible par terre que pendant cinq mois de l'année, et la traversée de la Cordillère des Andes exige cinq jours de voyage à dos de mule dans les conditions les plus pénibles résultant du froid et de la raréfaction de l'air à ces hautes altitudes car le point culminant de la route atteint 3885 mètres. Pendant sept mois de l'année et en tout temps pour les transports qui ne peuvent supporter les frais du voyage par la route, il n'existe donc que la voie de mer par le détroit de Magellan qui exige 12 à 17 jours de traversée fatigante.

Le *Transandin*, c'est-à-dire la section qui doit compléter le transcontinental, amorcé au Chili jusqu'à Santa-Rosa de los Andes et dans la République Argentine jusqu'à Mendoza, aura une longueur de 240 kilomètres; la voie sera à l'écartement de 1 mètre, bien que les voies d'accès aux deux extrémités aient l'écartement espagnol de 1^{m}.676; la ligne formera trois sections de caractère différent; tandis que les deux sections extrêmes n'ont pas de rampe supérieure à 25 millim. par mètre et pourront être exploitées par adhérence, la section médiane aura des rampes atteignant 80 millim. par mètre et la traction s'y fera par locomotives à crémaillère; l'altitude maximum, 3188 mètres, sera atteinte dans le tunnel de la Cumbre. Commencés en 1887 en Argentine et en 1889 au Chili, les travaux ont été poussés jusqu'à la frontière par le premier de ces pays et jusqu'à Salto del Soldado par le second. La dernière section a été mise en adjudication par le gouvernement chilien; on peut donc envisager comme certaine dans un délai qui ne dépassera pas cinq ans, l'ouverture de la ligne entière de Buenos-Ayres à Valparaiso qui mesurera 1418 kilomètres de longueur et raccourcira de huit jours au moins la durée actuelle du voyage par terre.

CANADA

1860.

Pont Victoria à Montréal. Voir Colonies anglaises, nos 47 et 48 de ce catalogue.

Sans date.

Chemin de fer « **Grand Trunk of Canada** ». Voir Colonies anglaises, n° 49 de ce catalogue.

ÉTATS-UNIS

1869.

411. — *Chemin de fer du* **Pacifique.** Méd. par Barber. Bronze. Diam. : 50mm.

Droit. La tête à droite du président Grant. Autour : PRESIDENCY OF U. S. GRANT. A l'exergue, en trois lignes : THE OCEANS UNITED | BY RAILWAY | MAY 10 . 1869.

Rev. Dans un paysage, un train débouche à gauche derrière une haute roche basaltique et se dirige vers la droite ; dans le fond, un panorama de montagnes à gauche et la mer à droite ; en haut, sur des nuages, une banderole portant l'inscription : EVERY MOUNTAIN SHALL BE MADE LOW. Sous la ligne de l'exergue, à gauche : W. BARBER F. A l'exergue : MEDAL SERIES OF THE | U. S. MINT | J. POLLOCK DIRECTOR.

Voir Pl. XI, n° 62.

1869.

412. — *Chemin de fer de* **Danbury à Norwalk**. Méd. par Key. Bronze. Diam. : 38 1/2mm.

Droit. Le buste à droite de Washington en uniforme ; au-dessous : KEY F. ; autour : NORWALK CONN(ecticut) MEMORIAL . 1869.

Rev. Inscription en douze lignes, la première, la troisième et la onzième, arquées : BOUGHT OF THE NORWAKE INDIANS | BY | ROGER LUDLOWE ..... 1836 | D(anbury) & N(orwalk) R(ail) R(oad) OPENED | . POPULATION ..... Au bas : J. F. WOODS MEM. SERIES.

1876.

413. — *Chemins de fer en* **Californie.** Méd. par Mohrig et Kuner. Étain. Diam. : 40mm.

Droit. Dans un paysage, au premier plan, une chaise de poste attelée de quatre chevaux se dirigeant vers la gauche; derrière, un courrier à cheval galopant vers la droite ; dans le lointain, la mer portant un vaisseau. Au-dessus, la tête de Washington tournée à droite, entourée de deux branches de laurier; de chaque côté, un drapeau; au-dessus, réunissant ceux-ci, un arc d'étoiles; à gauche : 1776; à droite : 1876. En haut de l'exergue : E. F. MOHRIG à gauche, et A. KUNER F. à droite. Sur le tour : WASHINGTON THE GREAT FOUNDER OF THE UNITED STATES OF AMERICA . JULY 4th 1776.

Rev. Dans le lointain, des montagnes entre lesquelles on voit la mer sur laquelle vogue un bateau à vapeur; au premier plan, un train de chemin de fer se dirige vers la droite. Au-dessus, un médaillon cerclé d'un grénetis dans lequel se trouve une Minerve dans un paysage maritime et au-dessus le mot : EUREKA. Sur le tour, un cercle d'étoiles et extérieurement l'inscription : PROGRESS OF TIME AND FREEDOM TO ALL MANKIND JULY 4th 1876 * CALIFORNIA *.

1883.

414. — **Exposition** *des Chemins de fer à* **Chicago.** Méd. par Barber et Morgan. Bronze. Diam. : 59mm.

Droit. Dans un encadrement rectangulaire, un train de chemin de fer qui se dirige vers le premier plan à gauche ; au-dessus du bord inférieur, à gauche : BARBER ; à droite : MORGAN ; de chaque côté, une branche de laurier ; au-dessus, l'écusson américain entre deux femmes assises personnifiant la science et le travail; au-dessous, vue du Rocket avec son tender; à gauche : ROCKET ; à droite : 1829.

Rev. Sur le tour : NATIONAL EXPOSITION OF RAILWAY APPLIANCES * CHICAGO 1883 *. Dans le champ, une couronne formée de deux branches de laurier fruité, nouées par un ruban. A l'intérieur : AWARDED TO : suivi d'un espace destiné au nom du titulaire; puis le mot : FOR et l'espace réservé à l'indication du motif de la récompense.

415. — **Même sujet.** Méd. Argent et bronze. Diam. : 45mm.

Semblable à la précédente, sauf que l'inscription : ROCKET 1829 au droit est inscrite sur le tour inférieur au lieu de l'être horizontalement sous la ligne de l'encadrement.

Sans date.

416. — *Chemin de fer à* **Harlem.** Token. Plomb. Diam. : 27 1/2 mm.

Droit. Une voiture à quatre roues tournée vers la gauche. Légende : THIRD AVENUE RAIL ROAD.

Rev. L'inscription : * HARLEM *.

417. — *Chemin de fer du* **New York Central.** Token. Bronze. Diam. : 20mm.

Droit. Sur le tour : N. Y. C. R. R. EX(tra) TRAINS. Dans le champ : LEAVE | BUFFALO | 5 & 8 | (A. M.) | 5,45 & 10 . 55 | * P. M. *. Entre la deuxième et la troisième lignes, et entre la troisième et la quatrième lignes, de petits ornements.

Rev. Sur le tour : N. Y. C. R. R. EX(tra) TRAINS; dans le champ : LEAVE | ALBANY | 7 . 30 & 9 | A. M. | 12 . 20 & 6 | * P. M. *. Entre la troisième et la quatrième lignes et entre la quatrième et la cinquième lignes, de petits ornements.

CUBA

1858.

418. — *Chemin de fer de* **Matanzas.** Méd. par Lovett. Etain. Diam. : 51mm.

Droit. Vue du bâtiment de la station. En haut de l'exergue, à gauche : C. H. LOVETT N. Y. A l'exergue : JUNIO DE MDCCCLVIII.

Rev. Dans une couronne de laurier, l'inscription en sept lignes, la première arquée : INAUGURACION | DEL | FERRO CARRIL | DE LA BAHIA | DE LA HABANA | A | MATANZAS. Au bas : LOVETT N. YORK.

Sans date.

419. — *Chemin de fer de* **Prueba.** Méd. Nickel. Diam. : 22 1/2 mm.

Droit. Une locomotive et son tender se dirigeant vers la droite; sur le tour, au-dessus : Fo Cl LA PRUEBA, au-dessous : DE J. CABRERO.

Rev. Un bateau à vapeur; sur le tour : 1a EMPRESA DE VAPORES DE LA BAHIA . HABANA.

MEXIQUE

1855.

420. — *Chemins de fer* **Mexicains.** Méd. Bronze argenté. Diam. : 46mm.

Droit. Une locomotive fumante tournée vers la droite. Sur le tour : PRIVILEGIO DE LOS Sres MOSSO HERMANOS Y Ca. A l'exergue : MEXICO | 1855.

Rev. Inscription en douze lignes : PRIMER | CAMINO DE FIERRO | DE LA CAPITAL DE LA REPUBLca | HACIA EL GOLFO DE MEXICO | COMENZADO EN EL MES DE JULIO | SIENDO PRESIDENTE | S. A. S. EL GRAL D. A. L. DE SANTA ANNA | MINISTRO DE

FOMENTO EL E. S. | D. JOAQUIN VELAZQUEZ DE LEON | Y GOBERNADOR DEL DISTRITO | EL E. S. D. | R. DIAZ DE LA VEGA.

Voir Pl. XI, n° 64.

1874.

421. — Société des conducteurs de locomotives. Méd. à bélière. Bronze. Diam. : 32mm.

Droit. Une femme debout; locomotives, voitures, et mappemonde. Légende : MEXICO SOCIEDAD MIXTA FRATERNAL Y DE BENEFICENCIA DE CONDUCTORES.

Rev. Dans une couronne : FUNDADO 1° DE OCTUBRE DE 1874.

Ces renseignements sont ceux donnés sous le n° 256 du catalogue de M. von Loehr.

GUATEMALA

1884.

422. — *Chemin de fer de* Guatemala. Méd. Or et argent. Diam. : 20mm.

Droit. Une locomotive tournée à droite portant l'inscription gravée : GUAT. S. JOSÉ. Sur le tour : J. RUFINO BARRIOS A LOS GUATEMALTECOS. Au-dessous, une ancre.

Rev. Sur le tour : 1ª LOCOMOTORA EN LA CAPITAL. Dans le champ : 19 | DE JULIO 1884. Au bas, des arabesques. Tranche cannelée.

Voir Pl. X, n° 53.

423. — Même sujet. Méd. non datée, à bélière. Or. Diam. : 20mm.

Droit. Dans une couronne entrelacée de rubans, le buste du Président Barrios de trois quarts à droite.

Rev. Sur le tour : PRIMERA LOCOMOTORA EN LA CAPITAL; dans un cercle, une petite locomotive tournée à droite; au-dessous, une palme et une branche de laurier croisées; au bas, une figure.

1892.

424. — *Chemin de fer de* San Felipe. Méd. Nickel. Diam. : 22mm.

Droit. Une locomotive tournée à gauche. A l'exergue : F(erro) C(arril) O(riental) DE G(uatemala).

Rev. Dans un cercle de grénetis, une banderole avec le mot : RECUERDO; au-dessous, un cartouche, dont les bords sont en lignes brisées; à l'intérieur : ENTRADA | SAN FELIPE | 1892.

ÉQUATEUR

1887.

425. — *Chemin de fer de* **Guayaquil à Quito** *(Pont du Chimbo).* Méd. non datée. Or. Diam. : 23mm.

Droit. Un chemin de fer se dirige vers la droite sur un pont à voûte surbaissée. En haut, trois petites croix; au-dessous : CHIMBO; sur le tour, l'inscription : FERRO CARRIL DEL SUR PUENTE.

Rev. Dans un cercle formé de fers de lance et alternant avec des rosettes, une légende en six lignes dont les deux premières et les trois dernières arquées en sens inverse : PADRINOS | PASTORIZA | DE | CAAMANO | Y | Aᵍ CORONEL M.

Médaille non officielle offerte par M. Coronel et Madame Caamano (femme d'un ancien Président de la République) aux personnes qui avaient assisté à l'inauguration et à la bénédiction du pont de Chimbo sur la ligne de Guayaquil à Quito et dont ils avaient été parrain et marraine.

BOLIVIE

1892.

426. — *Chemins de fer* **Boliviens** *(Hommage à Aniceto Arce).* Méd. ovale. Argent. Haut. : 43mm. Larg. : 37.

Droit. L'écusson aux armes de la Bolivie sur un trophée d'armes et de drapeaux surmontés d'un aigle. Sur le tour : REPUBLICA BOLIVIANA, et neuf étoiles à cinq raies.

Rev. Deux branches de laurier et de chêne nouées par un ruban, formant une couronne fermée en haut par l'inscription : HOMENAGE NACIONAL. Dans la couronne, en sept lignes : AL Dʳ | ANICETO | INICIADOR | DEL PRIMER | FERRO-CARRIL BOLIVIANO | ABRIL 17 | 1892.

Voir Pl. X, nº 58.

1903.

Chemin de fer du **Val de Humahuaca.** Voir République Argentine, nº 492 de ce catalogue.

Chemin de fer de **Jujuy vers la Bolivie.** Voir République Argentine, nº 493 de ce catalogue.

BRÉSIL

1858.

427. — *Chemin de fer* **Don Pedro II.** Méd. par Monteiro. Bronze. Diam. : 60mm.

Droit. La tête de l'empereur tournée à gauche; sous le cou, à droite : MONTEIRO G. Sur le tour : D. PEDRO SEGUNDO IMPER. DO BRAZIL.

Rev. Sur le tour : ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II; au bas, une étoile à cinq raies. Dans le champ, une locomotive tournée à gauche, portant l'inscription : " Brazil „; circulairement, au-dessus : INAUGURADA EM 29 DE MARÇO DE 1858. A l'exergue : GRAVADA E CUNHADA PEIA | CAZA DA MOEDA | 1858.

Voir Pl. X, n° 59.

428. — **Même sujet.** Variété de la médaille précédente; l'inscription au droit est : DOM PEDRO SEGUNDO IMPERADOR DO BRAZIL et le nom du graveur Monteiro est remplacé par celui de : CHR. LUSTER F.

PÉROU

1868.

429. — *Chemin de fer de* **Mejia à Arequipa.** Méd. Argent. Diam. : 37mm.

Droit. Une locomotive tournée vers la droite devant une haute montagne. Sur le tour : FERRO-CARRIL DE MEJIA A AREQUIPA. A l'exergue : DECRETADO EL 30 DE | ABRIL DE 1868.

Rev. Sur le tour, en haut : PEDRO DIEZ CANSECO; au bas : VICE PRESIDENTE. Dans le champ, en dix lignes, les noms de cinq ministres.

Voir Pl. X, n° 54.

1869.

430. — *Chemin de fer de la* **Minière de Pasco.** Méd. par Bryant. Argent. Diam. : 37mm.

Droit. Une locomotive, son tender et un wagon se dirigent vers la droite; au loin, un massif de montagnes dont on voit quatre sommets. Sur le tour : FERRO-

CARRIL MINERAL DE PASCO. En haut de l'exergue, à gauche : C. E. BRYANT; à droite : LIMA. A l'exergue : CONTRATISTAS | WYMAN Y HARRISON.

Rev. Sur le tour : SE INAUGURO LA OBRA * EL 1° DE JUNIO 1869 *. Dans le champ, en neuf lignes, la première, la septième et la neuvième arquées : SIENDO PRESIDENTE | DE LA | REPUBLICA | EL EXMO SOR CORL | D. JOSÉ BALTA | Y PREFECTO | DEL DEP^to DE JUNIN | EL S. CORL | D. BERNARDO BERMUDEZ.

431. — *Chemin de fer de* **Pisco à Yca.** Méd. par Bryant. Argent. Diam. : 37^mm.

Droit. Un train de chemin de fer se dirigeant vers la droite. Au dernier plan, un massif de montagnes dont on voit trois sommets. Au premier plan, à gauche, la mâture d'un vaisseau; à droite, un palmier et des vignes; au milieu, des marchandises. Sur le tour : FERRO-CARRIL DE PISCO A YCA. En haut de l'exergue, à gauche : C. E. BRYANT; à droite : LIMA. Dans l'exergue : JOSÉ F. CANEVARO | CONCESIONARIO.

Rev. Sur le tour : SE INAUGURO LA OBRA * EL 18 DE JULIO DE 1869 *. Dans le champ, une légende en neuf lignes identiques à celle de la médaille précédente sauf que " Junin „ est remplacé par : YCA et " D. Bernardo Bermudez „ par D. PEDRO DE LA HAZA.

1870.

432. — *Chemin de fer de* **Callao à la Oroya.** Méd. par Bryant. Argent et bronze. Diam. : 51^mm.

Droit. Un train, sortant d'un tunnel à gauche, se dirige vers la droite où l'on voit une église et une maison. Au dernier plan, un massif de montagnes dont on voit trois sommets; au premier plan, des plantes et au milieu, un chamois. Au bas, à gauche : C. E. BRYANT | LIMA. Sur le tour, deux lignes concentriques : en haut : FERRO-CARRIL CENTRAL TRASANDINO | SECCION DEL CALLAO A LA OROYA; en bas : INJENIERO EN JEFE : E. MALINOWSKI | CONTRATISTA ENRIQUE MEIGGS.

Rev. Sur le tour, deux lignes concentriques; en haut : SE INAUGURO LA OBRA Y BENDIJO LA 1^a PIEDRA | EL YMO S^r ARZ° DE LIMA; en bas : D. D. SEB. GOYENECHE Y BARREDA | EL 1° DE ENERO DE 1870. Dans le champ, en seize lignes dont la première est arquée : SIENDO PRESIDENTE DE LA REPUBLICA | EL | EXMO SOR CORNL | D. JOSÉ BALTA | Y MINISTROS DE ESTADO, etc. (suivent les noms de cinq ministres).

Ce chemin de fer, le plus remarquable au monde vu les difficultés rencontrées, est l'œuvre de Henri Meiggs et lui valut une grande renommée; la reconnaissance des populations et l'admiration des ingénieurs ont donné naissance à différentes médailles frappées en son honneur.

433. — **Même sujet** (*Viaduc de Varrugas*). Méd. par Wyon. Bronze. Diam. : 58^mm.

Droit. La tête à droite de Meiggs; sous le col : J. S. & A. B. WYON SC. Sur le tour : HENRY MEIGGS. Au bas : TIFFANY & C° N. Y.

Rev. Vue du viaduc métallique traversant une gorge profonde et parcouru par

un train vers la gauche. Au-dessus, circulairement : VIADUCTO DE VARRUGAS. En haut de l'exergue, à gauche : J. S. & A. B. WYON SC; au bas : TIFFANY & C°.

434. — *Chemin de fer d'*Arequipa à Puno. Méd. par Bryant. Argent et bronze. Diam. : 50mm.

Droit. Un train de chemin de fer sur un pont en maçonnerie à plusieurs arches se dirige vers la droite où l'on voit une église. La rivière qui passe sous le pont se perd dans les montagnes du dernier plan au milieu desquelles se trouve un pic très élevé; au premier plan, des plantes et un arbre; au bas : C. F. BRYANT LIMA. Sur le tour, en deux lignes concentriques, en haut : FERROCARRIL TRASANDINO | DE AREQUIPA A PUNO; en bas : INJENIERO IN JEFE J. L. THORNDYKE | CONTRATISTA ENRIQUE MEIGGS.

Rev. Sur le tour, en deux lignes concentriques, en haut : SE INAUGURO LA OBRA Y BENDIJO LA 1ª PIEDRA | EL MUY REV. OBISPO DE AREQUIPA ; au bas : Dr D. JOSÉ BENEDICTO TORRES | EL 29 DE ENERO DE 1870. Dans le champ, en dix-neuf lignes, les quatre premières et les trois dernières en arc : SIENDO PRESIDENTE DE LA REPUBLICA | EL EXMO SOR CORNL | D. JOSÉ BALTA | MINISTROS DE ESTADO | SENORES | etc.; suivent les noms de cinq ministres et des deux préfets d'Arequipa et de Puno.

435. — **Même sujet.** Identique à la précédente, sauf le sujet du droit qui est le suivant : au bas, une rivière traversée par un pont semi-circulaire à cinq arches sur lequel roule, à droite, un train de chemin de fer. Au-dessus, un paysage de montagnes, un volcan en éruption, plusieurs maisons et le soleil levant. Sur le paysage, plane un aigle portant une femme personnifiant le progrès.

436. — **Port et station maritime de Callao.** Méd. Argent et bronze. Diam. : 50mm.

Droit. Dans un encadrement en quadrilobe, la vue à vol d'oiseau du port, du môle et des quais, le long desquels sont établies des voies de chemin de fer sur lesquelles circule un train. Sur le tour, au-dessus : MUELLE, DARSENA Y MALECON ; au-dessous : CALLAO JUNIO 6 DE 1870.

Rev. Sur le tour, en forme de ceinture montrant la boucle et l'ardillon : IMPRESARIOS TEMPLEMAN, BERGMANN Y Cª ; INJENIERO EN JEFE MARIO ALLÉON. Dans le champ, en sept lignes, dont les deux premières et les deux dernières en arc : SE INAUGURO LA OBRA BAJO LOS AUSPICIOS | DEL EXMO SOR | PRESIDENTE | DE LA | REPUBLICA | CORONEL | D. JOSÉ BALTA.

1870.

437. — *Chemin de fer* **Central.** Méd. par Bryant. Argent et bronze. Diam. : 50mm.

Droit. Panorama de montagnes d'où débouche une locomotive. Au premier

plan, un fleuve sur lequel navigue un bateau à vapeur. Sur le tour : PAZ ES PROGRESSO Y LIBERTAD. A l'exergue, en trois lignes : NAVEGACION FLUVIAL | FERROCARRIL CENTRAL | 1870.

Rev. Une couronne formée de deux branches de laurier; à l'intérieur, en six lignes : EL PUEBLO DE TARMA | A SU | COMPATRIOTA | EL CORONEL | D. FRANCISCO | DE P. SECADA. Au bas : BRYANT. LIMA.

1871.

438. — Hommage à Henri Meiggs. Méd. par Bryant. Argent. Diam. : 60mm.

Droit. Les instruments de l'ingénieur et les outils du terrassier entourés d'une chaîne d'arpenteur. Sur le tour, en deux lignes concentriques : A DON ENRIQUE MEIGGS. AREQUIPA PUNO OROYA | 1° DE ENERO 1870 EL CUERPO DE INJENIEROS.

Rev. Les noms des ingénieurs inscrits en cinq lignes.

Chemin de fer de **Iquique à la Noria.** Voir Chili, nos 445 et 446 de ce catalogue.

Ce chemin de fer, à l'époque de sa construction, était en terre péruvienne.

439. — *Chemin de fer de* **Mollendo à Arequipa.** Méd. par Bryant. Argent. Diam. : 23mm.

Droit. Une locomotive fumante tournée à droite. En haut de l'exergue, à droite : C. E. B. Sur le tour, en forme de ceinture dont on voit au bas la boucle et l'ardillon : FERRO-CARRIL DE MOLLENDO A AREQUIPA.

Rev. En sept lignes, dont la première arquée : DECRETADO | EN 30 DE ABRIL DE | 1868 | INAUGUROSE | EN 1° ENERO DE | 1871.

1872.

440. — *Chemin de fer de* **Huacho à Sayan.** Méd. par Bryant. Argent et étain. Diam. : 37mm.

Droit. Les instruments de l'ingénieur et les outils du terrassier entourés d'une chaîne d'arpenteur. Sur le tour : FERRO-CARRIL DE HUACHO A SAYAN * DECRETADO EL 24 DE ENERO DE 1872 *.

Rev. Sur le tour : SE INAUGURO LA OBRA SIENDO PRESIDENTE DE LA REPUBLICA *; dans le champ, en sept lignes, la première et la dernière, en arc : EL EXMO SENOR | CORONEL | D. JOSÉ BALTA | —•— | Y MINISTRO DEL RAMO | EL SOR | CORONEL | D. MANUEL SANTA MARIA. Au bas : C. E. BRYANT.

1876.

441. — *Chemin de fer de* **Trujillo** *(Hommage au docteur Moralés).* Méd. Argent. Diam. : 38mm.

Droit. Une locomotive fumante et son tender à huit roues se dirigeant vers la droite; l'exergue, lisse. Sur le tour : POR SU JUSTIFICADO DICTAMEN EN EL SENADO DE 1876.

Rev. Dans le champ, trois lignes, la première et la dernière cintrées, la deuxième entre deux branches fleuries : DOCTOR JOSÉ | A. MORALÉS | ALPACA. Sur le tour : QUESTION FERRO CARRILES * LA CIUDAD DE TRUJILLO *.

1878.

442. — Tramways de Lima. Méd. par Gris. Argent. Diam. : 37 $^1/_2$^{mm}.

Droit. Une voiture de tramway à impériale. Au bas : E. GRIS. Sur le tour, entre deux petites guirlandes de fleurs : TRAMWAYS | DE LIMA.

Rev. Dans le champ suivant une ligne sinueuse : INAUGURACION; au-dessus et au-dessous, des ornements. Sur le tour : 24 DE MARZO DE 1878; au bas, arabesque.

1889.

443. — Port et Station maritime de Trujillo. Méd. Bronze. Diam. : 50^{mm}.

Droit. Une couronne de laurier à l'intérieur de laquelle, on lit : LA CIUDAD DA TRUJILLO . S^r GENERAL D. MANUEL VELARDE.

Rev. Sur le tour : MUELLE DE SALOVERRY INAUGURADO EL XXIX DE JULIO DE MDCCCLXXXIX; un oiseau et les armes de la ville. Dans le champ : le môle de Saloverry sur lequel on voit une locomotive et divers engins.

CHILI

1863.

444. — *Chemin de fer de* Valparaiso à Santiago ***(Hommage à Henri Meiggs).*** Méd. par Bainville. Argent. Diam. : 56^{mm}.

Droit. La tête de Meiggs à gauche : Sur le tour : ENRIQUE MEIGGS. Sous l'épaule : JUAN BAINVILLE. S.

Rev. Sur le tour : A. D. E. MEIGGS CONTRATISTA Y CONSTRUCTOR DE LOS FERRO CARRILES DEL SUR Y DE VALPARAISO. Dans le champ, une couronne formée de deux branches de laurier, dont les fruits alternent avec des bouquets de feuilles, et nouées par un ruban. A l'intérieur, en sept lignes : EL PUEBLO | DE | SANTIAGO | TESTIMONIO DE SU | ALTO APRECIO | —•— | SETIEMBRO | 18 DE 1863.

Voir Pl. X, n° 57.

445. — Même sujet. (*Hommage à Guillermo Lloyd*). Méd. par Bainville. Bronze argenté. Diam. : 56mm.

Droit. Sur le tour : GUILLERMO LLOYD; son buste tourné à gauche. Au bas : JUAN BAINVILLE Sº.

Rev. Comme celui de la médaille précédente sauf la légende suivante sur le tour : A D. GUILLERMO LLOYD INJENIERO DEL FERRO CARRIL DE VALPARAISO.

1871.

446. — *Chemin de fer d'*Iquique à la Noria. Méd. Argent et étain. Diam. : 23mm.

Droit. Une locomotive fumante tournée à droite. Sur le tour : FERRO-CARRIL DE IQUIQUE A LA NORIA. Au bas : INAUGUROSE | EL 28 DE JULIO | 1871.

Rev. Sur le tour : EL EXMO SOR CORNL D. JOSÉ BALTA *. Dans le champ : SIENDO | PRESIDENTE | DE LA | REPUBLICA.

447. — Même sujet. Méd. par Bryant. Argent et bronze. Diam. : 50mm.

Droit. Un massif de montagnes dont on voit trois sommets; devant, un train se dirige vers la droite et entre dans une grande courbe. En haut de l'exergue, à gauche : C. E. BRYANT; à droite : LIMA. Sur le tour : FERRO-CARRIL DE IQUIQUE A LA NORIA. A l'exergue, en trois lignes : EMPRESARIOS | MONTERO HERMANOS | etc.

Rev. Sur le tour supérieur, concentriquement, en deux lignes : SE INAUGURO IL 28 DE JULIO DE 1871 | SIENDO PRESIDENTE DE LA REPUBLICA; dans le champ, horizontalement en treize lignes : EL | EXMO SOR CORNL | D. JOSÉ BALTA | MINISTROS DE ESTADO | SENORES | ..... | PREFECTO | T. CORNL | D. J. M. NAVARETT.

Le chemin de fer d'Iquique à la Noria se trouve dans la province de Tarapaca qui appartenait au Pérou à l'époque de sa construction et fut cédée ensuite au Chili.

1888.

448. — *Chemin de fer de* Talca à Constitucion (*Hommage à Balmaceda*). Méd. Bronze argenté. Diam. : 30mm.

Droit. Sur le tour : INAUGURACION DE LOS TRABAJOS DEL FERRO CARRIL *. Dans le champ, une locomotive tournée à droite ; circulairement, au-dessus : DE TALCA, au-dessous : A CONSTITUCION.

Rev. Sur le tour : BAILE DEDICADO AL EXmo Sr JOSÉ MANUEL BALMACEDA *. Dans le champ, entre deux branches de laurier : TALCA | OCTUBRE 14 | DE | 1888.

1889.

449. — *Chemin de fer* Transandin *(Los Andes)*. Méd. Argent. Diam. : 30mm.

Droit. Dans un écusson, des montagnes et un tunnel; à gauche, une fontaine;

à droite, un candélabre au gaz et une fabrique; au-dessus, une étoile radiante. Sur le tour : FERRO-CARRIL TRASANDINO, GAS, AGUA POTABLE. Au bas : LOS ANDES.

Rev. Légende, en six lignes : INAUGURADOS | POR S. E. EL PRESIDENTE | DE LA REPUBLICA | Sr JOSÉ MANUEL BALMACEDA | 5 DE ABRIL DE 1889 | CHILE.

Même sujet. Voir République Argentine, n° 481 de ce catalogue.

1890.

450. — Viaduc de Malleco. — Méd. par Meneses. Argent et bronze. Diam. : 38mm.

Droit. Sur le tour : INAUGURACION DEL VIADUCTO DEL MALLECO • OCTUBRE 26 DE 1890. Dans le champ, vue du viaduc.

Rev. Dans le champ, une étoile radiante et au-dessous, la légende : PRESIDENCIA | DEL | EXMO SENOR DON | J. MANUEL BALMACEDA.

1896.

451. — *Chemin de fer de* **Valdivia à Osorno.** Méd. Bronze. Diam. : 34mm.

Droit. Sur le tour : FERRO CARRIL DE VALDIVIA A OSORNO 1892 - 1896. Dans le champ, une locomotive et son tender tournés vers la gauche. Au-dessus : ACTI LABORES JUCUNDI; au-dessous : LABORE ET HONORE et plus bas : CHILE.

Rev. Dans le champ, un manomètre, sur deux compas accolés. Sur le tour, la légende en deux lignes concentriques : A LOS COOPERADORES EN LA CONSTRUCCION | DEL PRIMER F. C. EN LAS REGIONES AUSTRALES. Au bas, une étoile radiante.

RÉPUBLIQUE ARGENTINE

1861.

452. — *Chemin de fer du* **Sud-Argentin.** Méd. non datée. Argent. Diam. : 13 1/2 mm.

Droit. Une tête de femme tournée à gauche. Sur le tour, un arc de cercle de 14 étoiles interrompu dans le bas par la légende suivante : REPUB : ARGENTI :

Rev. Un paysage dans lequel on voit un train se dirigeant vers la gauche, un bâtiment à gauche et un soleil rayonnant à l'horizon. A l'exergue : INAUGURACION | DEL | FERRO-CARRIL.

Voir Pl. X, n° 55.

L'inauguration de la ligne a eu lieu le 7 mars 1861. Cette pièce est la plus petite des médailles de chemins de fer.

1863.

453. — *Chemin de fer de* **Rosario à Cordoba.** Méd. par Caccia. Bronze et étain. Diam. : 43mm.

Droit. L'écusson de la République entouré de deux branches de laurier sur un trophée de drapeaux et surmonté d'un soleil rayonnant. Sur le tour supérieur, entre deux étoiles : A LA RÉPUBLICA ARGENTINA SALUD. Au bas, en deux lignes : PRÉSIDENCIA | DEL GÉNÉRAL MITRE.

Rev. Sur le tour : INAUn DEL FERRO-CARRIL DEL ROSARIO A CORDOBA 1863. Dans le champ, une locomotive à droite et au-dessus, circulairement : LINEA CENTRAL ARGENTINA ROSARIO. A l'exergue : SANTIAGO CACCIA | GRABO.

D'après le catalogue Rosa (1) certains exemplaires portent en outre la date : " 20 DE ABRIL „ et, d'après le graveur, l'inscription dans le champ à l'avers n'existerait pas dans les premiers exemplaires.

1865.

454. — **Même sujet.** Médaille identique à la précédente, sauf que l'année 1863 a été remplacée par l'année 1865 pour coïncider avec la date de l'inauguration de la ligne. Le coin s'étant fendu, les épreuves postérieures portent des traces de bavure à gauche.

1866.

455. — *Chemin de fer de l'***Ouest** *(Buenos-Aires à Chivilcoy).* Méd. par Bordes père. Bronze et étain. Diam. : 58mm.

Droit. Une femme debout personnifiant la République tenant de sa main gauche une lance et posant la main droite sur l'écusson de la République. A gauche et à ses pieds, les attributs du travail et de l'agriculture; à droite, une locomotive fumante tournée à droite. Au-dessus, dans le champ, un cercle d'étoiles. A l'exergue, un ornement et : BORDES PÈRE F. Sur le tour : REPUBLICA ARGENTINA * EN UNION Y LIBERTAD *.

Rev. Sur le tour : GOBERNADOR D. MARIANO SAAVEDRA * AN MDCCCLXVI. Dans le champ, entre deux rosaces, en huit lignes : LA PROVINCIA | DE BUENOS-AIRES | CON SUS RECURSOS PROPIOS | TERMINO LA SECCION DEL | FERRO-CARRIL DEL OESTE | DE LA CIUDAD DE BUENOS-AIRES | A CHIVILCOY | 160 KILOMETROS.

456. — **Même sujet.** Méd. par Cataloi. Argent et étain. Diam. : 22mm.

Droit. Apollon conduisant un quadrige vers la gauche; derrière, un train de chemin de fer; au-dessus, des guirlandes rattachées à un petit écusson. A l'exergue : CEDERE Y MERCURIO | RECIBE EL DIA | Y PROGRESO.

---

(1) ***Medallas y monedas de la Republica Argentina.*** Alejandro Rosa, Buenos-Ayres.

Rev. Légende en neuf lignes : SIENDO | GOBERNADOR | DE LA PROVINCIA | DE BUENOS-AIRES | D. D. ADOLFO ALSINA | SE INAUGURO EL | FERRO-CARRIL A | CHIVILCOY | 11 SET. 1866. Au bas : CATALOI.

457. — *Chemin de fer de* **Gualeguay.** Méd. Argent. Diam. : 31mm.

Droit. Une locomotive fumante tournée vers la droite. Sur le tour : FERRO-CARRIL * PRIMIER ENTRERIANO *.

Rev. Entre deux branches de laurier, un soleil rayonnant dont le disque est une figure humaine. Sur le tour : 9 DE JULIO DE 1866 * GUALEGUAY *.

1873.

458. — *Chemin de fer de* **Buenos-Ayres à Rosario.** Méd. par Grande. Argent et bronze. Diam. : 28mm.

Droit. Deux mains jointes portent les drapeaux croisés de l'Argentine et de l'Angleterre. Sur le tour : BUENOS-AIRES ABRIL 23 DE 1873. Au bas : R. GRANDE.

Rev. Locomotive « UNION » tournée vers la gauche. Sur le tour : INAUGURACION DEL FERRO-CARRIL AL ROSARIO.

1876.

459. — *Chemin de fer du* **Sud.** Méd. par Waterlows. Bronze. Diam. : 30mm.

Droit. L'écusson aux armes de la République entre deux branches de laurier posé sur un trophée de drapeaux; au-dessus, soleil rayonnant à figure humaine; au bas : WATERLOWS FECIT LONDON. Sur le tour : REPUBLICA ARGENTINA. PROVINCIA DE BUENOS-AIRES.

Rev. Sur le tour : FERRO-CARRIL DEL SUD * 1876 *. Dans le champ, en cinq lignes : EN | COMMEMORACION | DE LA | APERTURA | AL PUEBLO | DEL AZUL.

1882.

460. — *Chemin de fer de l'***Ouest** *(25e Anniversaire).* Méd. par Grande. Argent. et bronze. Diam. : 40mm.

Droit. Locomotive fumante tournée à droite. Au-dessous, les attributs de l'agriculture et au bas : R. GRANDE. Sur le tour : FERRO-CARRIL DEL OESTE, VIGESIMO QUINTO ANIVERSARIO; au bas, un motif ornementé.

Rev. L'écusson de la République entre deux branches de laurier; au-dessus, soleil rayonnant à figure humaine; au-dessous, en cinq lignes : INAUGURACION | DE LA LINEA | HASTA EL PERGAMINO | 30 DE AGOSTO | 1882. Sur le tour : GOBERNADOR DARDO ROCHA * PROVINCIA DE BUENOS-AIRES *.

1883.

461. — *Chemin de fer de l'***Ouest-Sud** *(Hommage à Casado).* Méd. Étain. Diam. : 49mm.

Droit. Dans une couronne formée de deux branches de laurier fruité, une locomotive remorquant, vers la gauche, une voiture à voyageurs ouverte et une autre fermée dont on ne voit que la moitié; au bas, deux drapeaux nationaux croisés avec le soleil rayonnant à leur intersection. Sur le tour, en haut : * AL TRABAJO | Y AL PROGRESO *; en bas : ROSARIO DE SANTA-FÉ . 4 NOV. 1883.

Rev. Sur le tour : LOS ACCIONISTAS AL INICIADOR Y CONSTRUCTOR DEL F(erro) c(arril) o(este) s(ud). Dans le champ, une couronne de fleurs et de feuillages; au bas, un large nœud de ruban entre les bouts duquel se trouve une petite croix. A l'intérieur de la couronne, en deux lignes : DON | CARLOS CASADO | —•— .

1884.

462. — *Chemin de fer de* **Santiago del Estero** (*Hommage à Louis Noailles*). Méd. par Domingo. Bronze. Diam. : 46mm.

Droit. Sur le tour : INAUGURACION DEL FERRO CARRIL A SANTIAGO DEL ESTERO * 12 DE OCTUBRE 1884 *. Dans le champ, une locomotive se dirigeant vers la droite. Au bas : J. DOMINGO.

Rev. Sur le tour : AL INGENIERO LUIS VALIENTE NOAILLES * EL PUEBLO DE SANTIAGO AGRADECIDO *. Dans le champ, entre deux branches de laurier, l'écusson aux armes de la province de Santiago del Estero portant l'inscription : TEMPLO DE LA PAZ.

1885.

463. — *Chemin de fer* **Andin**. Méd. par Grande. Argent. Diam. : 48mm.

Droit. L'écusson argentin entre deux branches de laurier surmonté d'un soleil rayonnant. Sur le tour supérieur : PROVINCIA DE Sn JUAN; sous l'écusson : PREMIO AL MERITO. Au bas, un paysage de la Cordillère des Andes; au premier plan, des emblèmes de l'agriculture et de l'industrie; sous ceux-ci, à droite : R. GRANDE.

Rev. Une locomotive tournée vers la droite; au-dessus, sur le tour : ESPOSICION PROVINCIAL; au-dessous, en sept lignes dont les quatre dernières concentriques : REALIZADA | POR EL | GOBIERNO DE LA PROVINCIA | CON MOTIVO | DE LA INAUGURACION DEL FERRO-CARRIL ANDINO | 12 DE ABRIL 1885.

464. — **Même sujet.** Méd. par Grande. Bronze. Diam. : 38mm.

Droit. L'écusson de la République comme ci-dessus; à droite : GRANDE. Sur le tour : INAUGURACION DEL FERRO-CARRIL ANDINO * ABRIL DE 1885 *.

Rev. Légende en six lignes, la troisième et la quatrième séparées par un filet orné : J. A. ROCA | PRESIDENTE | DE LA REPUBLICA | B. DE IRIGOYEN | MINISTRO | DEL INTERIOR.

465. — **Même sujet.** Méd. par Grande. Argent. Diam. : 51mm. Cette pièce ne diffère de la précédente que par le module.

466. — Même sujet. Méd. Bronze. Diam. : 48mm.

Variété de la médaille précédente.

Droit. L'inscription sur le tour est comprise entre deux cercles de grénetis ; le nom du graveur a disparu.

Rev. L'inscription se trouve dans un écusson et comprend une ligne de plus ainsi que le mot Argentina; elle se lit ainsi : J. A. ROCA | PRESIDENTE | DE LA | REPUBLICA ARGENTINA | etc.

467. — Même sujet. Méd. par Domingo. Bronze. Diam. : 41mm.

Droit. Les écussons accolés de la ville et de la République surmontés d'un soleil rayonnant; autour deux branches de laurier et des ornements. Au bas, à droite : J. DOMINGO. Sur le tour : EXPOSICION INTERPROVINCIAL * MENDOZA 1885 *.

Rev. Une locomotive fumante tournée à droite; derrière, un paysage montagneux. Sur le tour : INAUGURACION DEL FERRO-CARRIL ANDINO.

468. — Même sujet (*Hommage au Président Roca*). Méd. Etain. Diam. : 50mm.

Droit. Sur le tour : INAUGURACION DEL FERRO-CARRIL ANDINO * SAN JUAN *. Dans le champ, une locomotive tournée vers la droite; au fond, on voit la Cordillère des Andes; au bas : ABRIL DE 1885, le tout entre deux branches de laurier.

Rev. Sur le tour : INAUGURACION DEL FERRO-CARRIL ANDINO * EL PUEBLO DE SAN JUAN *. Dans le champ : AL | PRESIDENTE DE LA REPUBLICA | TENIENTE GENERAL | JULIO A. ROCA.

469. — Même sujet (*Hommage au Gouverneur Doncel*). Méd. Etain. Diam. : 50mm.

Semblable à la précédente, sauf la dédicace suivante au revers : AL | GOBERNADOR | DE LA PROVINCIA | Dr CARLOS DONCEL.

470. — Même sujet (*Hommage au Ministre de Irigoyen*). Méd. Etain. Diam. : 50mm.

Semblable à la médaille n° 468, sauf la dédicace suivante au revers : AL | MINISTRO | DEL INTERIOR | Dr BERNARDO | DE IRIGOYEN.

471. — Même sujet (*Hommage à l'Ingénieur Villanueva*). Méd. Etain. Diam. : 50.

Semblable à la médaille n° 468, sauf la dédicace suivante au revers : AL | DIRECTOR | DE LA PROLONGACION | DEL FERRO-CARRIL | ANDINO | INGENIERO | GUILLERMO VILLANUEVA.

472. — Même sujet. Méd. Bronze. Diam. : 50mm.

Droit. Sur le tour : PRESIDENCIA DEL TENIENTE GENERAL JULIO A. ROCA * ANO 1885 *. Dans le champ, une locomotive tournée vers la droite; au fond, des

montagnes, le tout dans une couronne formée d'une branche de chêne et d'une branche de laurier.

Rev. Sur le tour : INAUGURACION DEL FERRO-CARRIL ANDINO * EL PUEBLO DE SAN JUAN *. Dans le champ, à l'intérieur d'un cercle de grénetis, en cinq lignes : LA PAZ | CONDICION | INDISPENSABLE | PARA EL | PROGRESO.

473. — *Chemin de fer* **Central d'Entre-Rios.** Méd. par Grande. Bronze. Diam. : 41mm.

Droit. Sur le tour : INAUGURACION DEL FERRO CARRIL ENTRE RIANO. Dans le champ, une locomotive tournée vers la droite. Au bas : R. GRANDE, le tout dans un cercle figurant une corde tressée.

Rev. Sur le tour : GOBIERNO DE GENERAL EDUARDO RACEDO * PARANA JULIO 9 DE 1885 * . Dans un cercle de grénetis, l'écusson de la province d'Entre-Rios entre deux branches de laurier.

474. — **Même sujet** (*Hommage au Ministre Laurencana*). Méd. par Zuccoti. Argent. Diam. : 50mm.

Droit. Sur le tour : INAUGURACION DE LOS TRABAJOS DEL FERRO CARRIL CENTRAL ENTRERIANO. Dans le champ, une locomotive tournée vers la droite; en haut : GOBIERNO DEL GENERAL EDUARDO RACEDO; au bas : JULIO DE 1885 et deux branches de laurier. A l'exergue : F. ZUCCOTI.

Rev. Sur le tour : A S. S. EL MINISTRO GENERAL * Dr MIGVEL LAURENCANA *. Dans le champ, l'écusson de la Province d'Entre-Rios entre deux branches de laurier.

475. — *Chemin de fer de* **Barracas à Cannelas.** Méd. par Domingo. Bronze. Diam. : 33mm.

Rev. Une locomotive fumante tournée vers la droite. Au bas : J. DOMINGO. Sur le tour : INAUGURACION DE LA LINEA DE BARRACAS A CANNELAS *.

Rev. L'écusson aux armes de la République entre deux branches de laurier et surmonté d'un soleil rayonnant. Au-dessous, en arc : 16 JULIO DE 1885.

1887.

476. — *Tramway de* **Cordoba à Villanueva.** Méd. Bronze argenté.

Droit. Écusson aux armes de Cordoba. Légende : INAUGURACION TRAMWAY OLMOS. Au bas : 30 DE AGOSTO 1887.

Rev. Légende : SOCIEDAD FOMENTO 3° ABAJO. Dans le champ, une voiture de tramway allant à droite. Au-dessous, le mot : VILLANUEVA et sur le bord, la lettre C.

477. — *Chemin de fer de la* **Plata à Magdalena.** Méd. par Grande. Bronze. Diam. : 35mm.

Droit. Une locomotive fumante tournée vers la droite. En haut de l'exergue

à gauche : GRANDE. Sur le tour : INAUGURACION DEL FERRO-CARRIL A LA MAGDALENA *.

Rev. Dans un cercle de fleurs de lys, la légende en trois lignes : * * AL * * | VECINDARIO | ABRIL 1887.

478. — Même sujet.

Droit identique à celui de la médaille précédente.

Rev. Une palme sur laquelle est placée une large banderole. Sur le tour, au-dessus : LA MUNICIPALIDAD AGRADECIDA * ABRIL 1887 *.

1889.

479. — *Chemin de fer de la* **Province de Buenos-Ayres** *(Hommage à Romero).* Méd. Bronze doré. Diam. : 37mm.

Droit. A l'horizon, le soleil rayonnant dans une plaine. Au premier plan, une locomotive traînant un wagon vers la droite; au centre, un pigeon qui porte une lettre dans son bec. Sur le tour : PROVINCIA DE BUENOS-AIRES.

Rev. Sur le tour : AL CONSEJERO DON CORNELIO E. ROMERO * LOS EMPLEADOS DEL FERRO-CARRIL Y TELEGRAFO DE LA PROVINCIA. Dans le champ : HOMENAGE DE CARINO Y RESPETO. Au bas : 1889.

480. — *Chemin de fer de* **Santa Rosa à Salta** *(Hommage à Bovio).* Méd. Bronze. Diam. : 47mm.

Droit. Une locomotive qui va pénétrer dans un tunnel au milieu d'un paysage montagneux où l'on voit une rivière et un pont et à l'horizon le soleil rayonnant. Légende : LA SOCIETA ITALIANA DI M(utuo) S(occorso) XX SETTEMBRE DI SALTA * DEDICA *.

Rev. Dans le champ : A | FRANCESCO BOVIO | INGEGNERE | CAPO DELLA FERROVIA SANTA ROSA | A SALTA * IL GIORNO DELLA SUA | INAUGURAZIONE | DICEMBRE | 1889.

481. — *Chemin de fer* **Transandin** *(Via Uspallata).* Méd. Argent. Diam. : 26mm.

Droit. Sur le tour : FERRO CARRIL TRASANDINO * VIA USPALLATA *. Dans le champ, une locomotive tournée vers la droite; au fond, des montagnes.

Rev. Dans le champ, l'inscription : INAUGURACION OFICIAL | DE | LOS | TRABAJOS | ABRIL 5 | DE 1889.

Même sujet. Voir Chili, n° 449 de ce catalogue.

1890.

482. — *Chemin de fer de* **Trenque Lauquen.** Méd. par Grande. Argent. Diam. : 40mm.

Droit. Locomotive tournée vers la droite. Sur le tour : FERRO-CARRIL DE LA PROVINCIA DE BUENOS-AIRES. En haut de l'exergue, à gauche : R. GRANDE.

Rev. Sur le tour : GOBERNADOR MAXIMO PAZ * PROVINCIA DE BUENOS-AIRES *. Dans le champ, en six lignes : INAUGURACION | DE LA LINEA | HASTA | TRENQUE-LAUQUEN | 13 DE ABRIL | 1890.

483. — *Chemin de fer de* **Salta** (*Dédié aux ouvriers*). Méd. Bronze. Diam. : 33mm.

Droit. Dans le champ, l'écusson de la ville de Salta. Sur le tour : EL PUEBLO DE SALTA A LOS TRABAJADORES DEL FERRO-CARRIL.

Rev. Une locomotive tournée vers la droite. Sur le tour : FERRO-CARRIL A SALTA * 1° ENERO 1890 *.

484. — **Même sujet** (*Hommage à Bovio*). Méd. Bronze. Diam. : 47mm.

Semblable à la précédente, sauf que la dédicace au droit est la suivante : EL PUEBLO DE SALTA * AL INGENIERO Dn FRANCISCO BOVIO.

1891.

485. — *Chemin de fer de* **Sunchales à Tucuman.** Méd. ovale entourée d'une couronne de laurier et portant au sommet un soleil radiant. Bronze. Haut. : 33 1/2mm. Larg. 25 1/2mm.

Droit. L'écusson argentin entre des lauriers. Au-dessous : FEBRERO 1891.

Rev. Dans le champ : FERRO-CARRIL DE BUENOS AIRES Y ROSARIO. —o— PROLUNGACION SUNCHALES A TUCUMAN.

1896.

486. — *Tramway à vapeur de* **Carmen de Areco à Salta.** Méd. éditée par Orzali. Bronze argenté. Diam. : 37mm.

Droit. Une locomotive tournée à droite portant l'inscription : TRAMWAY RURAL; au-dessous : ORZALI B. Y. C. Sur le tour : INAUGURACION TRAMWAY RURAL A VAPOR * 8 DICIEMBRE 1896 *.

Rev. Un trophée formé d'une brouette, d'une pioche et d'une pelle; au-dessus, une banderole sur laquelle on lit l'inscription : FIDE ET LABORE. Sur le tour, au-dessus : SECCION CARMEN DE ARECO A SALTA; en dessous : FEDERICO LACROZE É HIJO.

1897.

487. — **Hommage au général Alvear.** Méd. Bronze. Diam. : 34mm.

Droit. Une locomotive fumante tournée vers la droite. Sur le bord, à droite : G. Y. C.

Rev. Sur le bord supérieur : INAUGURACION; dans le champ, horizontalement en quatre lignes : DEL | FERRO-CARRIL | A | Gal ALVEAR. Sur le bord inférieur : 1° NOVIEMBRE 1897.

1899.

488. — *Chemin de fer* **Nord-Argentin.** Méd. par Bellagamba et Rossi. Or, argent et bronze argenté. Diam. : 39^{mm}.

Droit. Une locomotive fumante se dirigeant vers la droite; au dernier plan, un paysage montagneux. Sur le tour, au-dessus : FERRO-CARRIL ARGENTINO DEL NORTE. En haut de l'exergue, à gauche : B. Y. R.; à droite : B. AIRES; au milieu, un trophée formé des attributs de l'agriculture entrelacés dans une branche de laurier.

Rev. L'écusson de la République entre deux branches de laurier nouées, surmonté d'un soleil rayonnant ; au-dessous : 2 DE JULIO 1899. Sur le tour, au-dessus : * INAUGURACION DE LA LINEA A CHILECITO *; au-dessous : PROVINCIA DE LA RIOJA.

1901.

489. — *Chemin de fer de* **Trocha Angosta** (*Buenos Aires à Rosario*). Méd. par Bellagamba et Rossi. Bronze argenté et aluminium. Diam. : 56^{mm}.

Droit. Deux écussons accolés; celui de la République entouré de deux branches de laurier nouées et surmonté d'un soleil et l'écusson couronné de la Grande-Bretagne avec les inscriptions : HONNI SOIT QUI MAL Y PENSE et : DIEU ET MON DROIT; les deux écussons posés sur deux branches de chêne fruité. Sur le tour supérieur, en deux lignes : INAUGURACION TRABAJOS F. C. T. A. | BAYO EL PATROCINIO; au-dessous, en six lignes : DEL EX^{mo} S^{r} PRESIDENTE DE LA REPUBLICA | T^{te} G^{ral} | JULIO A. ROCA | Y | LOS EX^{mos} S^{res} GOBERNATORES | DE B^{s}-AIRES, S^{ta} FÉ Y CORDOBA. Au bas, à gauche : BELLAGAMBA Y ROSSI.

Rev. Dans le champ, un trophée formé des outils du terrassier dans lesquels s'entrelace un ruban; autour, une palme et une branche de laurier fruité, nouées par un ruban. Au-dessus : CONCESION S. TEMPLE; au-dessous : LEY 2172. Sur le tour : * F. C. TROCHA ANGOSTA DE BUENOS AIRES A ROSARIO * PRINCIPIO LE OBRA 18 ENERO 1901.

490. — *Chemin de fer de* **Villaguay à Concordia** (*Entre-Rios*). Méd. par Bellagamba et Rossi. Bronze argenté. Diam. : 52^{mm}.

Droit. Dans un paysage arboré, un train de chemin de fer débouche en courbe et se dirige à droite vers un pont en bois. Au-dessus, à gauche, en six lignes dont la première suit le bord de la pièce : LOS CONCURRENTES A LA INAUGURACION | AL | PROGRESISTA | ADMINISTRADOR | DE LOS FERRO CARRILES | DE ENTRE-RIOS. Au bas, à droite : BELLAGAMBA Y ROSSI. A l'exergue : S^{r} FOLLET HOLT.

Rev. Deux écussons accolés; celui de la Province entouré de deux branches de laurier nouées et l'écusson couronné de la Grande-Bretagne avec les inscriptions : HONNI SOIT QUI MAL Y PENSE et : DIEU ET MON DROIT, les deux écussons sur deux

branches de chêne fruité. Au-dessus, en trois lignes : INAUGURACION DEL RAMAL | DE | VILLAGUAY A CONCORDIA ; au-dessous : 28 | DE JULIO 1901.

Voir Pl. X, n° 56.

1902.

491. — *Tramway à vapeur de* **La Plata.** Méd. par Bellagamba et Rossi. Bronze argenté. Diam. : 30mm.

Droit. L'écusson de la ville sur une branche de laurier; au-dessous, en trois lignes : INAUGURADO | EL | 30 SETIEMBRE 1902.

Rev. Une locomotive tournée vers la gauche; de chaque côté, une étoile. Au-dessus : TRAMWAY MUNICIPAL | A VAPOR; au-dessous : LA PLATA; en haut de l'exergue, à droite : BELLAGAMBA Y ROSSI.

1903.

492. — *Chemin de fer du* **Val de Humahuaca** *(Hommage à Carlesimo).* Méd. par Bellagamba et Rossi. Bronze argenté. Diam. : 38mm.

Droit. Une femme debout, tête nue, drapée à l'antique, personnifiant la République Argentine, montre de la main gauche un panorama de montagnes où l'on distingue à peine un train débouchant d'un tunnel; derrière elle, l'écusson de la République, contre un jeune chêne; elle serre de la main droite la main d'une femme assise devant elle, coiffée du bonnet phrygien, drapée également à l'antique et personnifiant la Bolivie, comme l'indique l'écusson de la République qui repose sur son bras gauche. Au-dessus, en deux lignes : INAUGURACION DE LAS OBRAS | ENERO 1903. Au bas : BELLAGAMBA | Y ROSSI.

Rev. Légende en dix lignes : EL | PUEBLO DE LA PROVINCIA | AL INJENIERO | JULIO CARLESIMO | POR SU EMINENTE COLABORACION | EN LOS TRABAJOS | QUE HAN DECIDIDO LA CONSTRUCCION | DEL FERRO-CARRIL A BOLIVIA | POR EL VALLE DE HUMAHUACO | JUJUY 1902.

493. — *Chemin de fer de* **Jujuy vers la Bolivie** *(Hommage au genéral Roca).* Méd. par Bellagamba et Rossi. Argent et bronze argenté. Diam. : 52mm.

Droit. Dans le champ, le sujet est identique à celui du numéro précédent, mais avec l'inscription, au-dessus : ENERO 1903; au bas à gauche, sur deux lignes : BELLAGAMBA | Y ROSSI. En outre, le diamètre de la pièce précédente est augmenté ici par l'addition d'un pourtour sur lequel on lit : INAUGURACION DE LAS OBRAS DEL FERRO-CARRIL DE JUJUY A BOLIVIA Y DE ESTACION PERICO A LEDESMA *.

Rev. L'écusson de la Bolivie entouré de deux branches de laurier fruité, nouées et surmonté d'un soleil rayonnant. Sur le tour : LA PROVINCIA DE JUJUY AL EXMO SENOR PRESIDENTE DE LA REPUBLICA . TENENTE GENERAL JULIO A ROCCA.

Sans date.

494. — Association des agents du chemin de fer. Méd. à bélière. Argent. Diam. : 24mm.

Droit. Une locomotive fumante tournée à gauche. Sur le tour : LA ASOCIACION. A l'exergue, arabesques.

Rev. Deux mains jointes; sur le tour : TODOS PARA UNO * UNO PARA TODOS *.

495. — *Chemin de fer de l'***Ouest.** Méd. Argent. Diam. : 27mm.

Droit. Dans le champ, une locomotive tournée vers la droite. Légende : FERRO-CARRIL DEL OESTE | PROVINCIA | DE | BUENOS-AYRES.

Rev. Dans le champ, la légende : INSPECTOR | DE | TRENES | EN | MARCHA.

496. — Même sujet (*Hommage à Gonzalez*). Méd. Bronze. Diam. : 34mm.

Droit. Une locomotive " LA PORTENA „ (une des premières machines de l'entreprise). Sur le tour : AUXILIAR EN MERCEDES.

Rev. Dans le champ, l'inscription : A | MANUEL G. GONZALEZ | SUS COMPANEROS | DE TRABAJO | EN EL F. C. OESTE.

497. — *Tramway de* **Buenos-Ayres.** Méd. Etain. Diam. : 23mm.

Droit. Une voiture attelée de deux chevaux se dirigeant vers la gauche. Sur le tour : TRAMWAY CENTRAL BUENOS-AYRES.

Rev. Légende : COMODO, CELERIDAD | ECONOMIA * F. & J. LACROZE | 25 DE MAYO | AL | 11 DE SETIEMBRE.

SUPPLÉMENT AU CATALOGUE

ADDITIONS ET RECTIFICATIONS

ANGLETERRE

1830.

3. — *Chemin de fer de* **Liverpool à Manchester.** La mention de l'année : 1830 doit précéder la description de cette médaille.

1835.

9bis. — *Chemin de fer de* **Ballimena à Portrush.** Méd. par J.-C. Parkes. Argent. Diam. : 35^{mm}.

Droit. Sur le tour : BALLIMENA BALLYMONEY COLERAINE AND PORTRUSH JUNCTION (Nord de l'Irlande); au bas, une rosette. Dans le champ, une locomotive tournée à droite; à l'exergue : FREE TICKET | FOR LIFE; en haut de l'exergue, à gauche : J. C. PARKES.

Rev. Une couronne formée de feuilles et de fleurs du chardon, du trèfle blanc (Shamrock) et du rosier symbolisant respectivement l'Écosse, l'Irlande et l'Angleterre. A l'intérieur, l'inscription en huit lignes : PRESENTED | BY | WILLIAM DARGAN ESQ | TO | ... | AN ORIGINAL PROMOTER | OF THE COMPANY | NOVEMBER | 1835. Après la quatrième ligne, il existe un espace réservé pour inscrire le nom du titulaire. (Sur un exemplaire, en lettres gravées : FRANCIS GREENE ESQ.)

1837.

11bis. — *Chemin de fer* « **Grand Junction** » (*Newton à Birmingham*). Méd. par Halliday. Etain. Diam. : 49^{mm}.

Droit. Semblable à celui du n° 11, sauf les inscriptions qui sont les suivantes : au-dessus : NEW GRAND ENTRANCE; au-dessous, en quatre lignes : OF THE | RAILWAY STATION | AT | LIVERPOOL. Au bas : T. HALLIDAY FECIT.

Rev. Vue du viaduc de Birmingham; derrière, le panorama de la ville. Sur le tour, au-dessus, en deux lignes concentriques : PART OF THE VIADUCT OF 28 ARCHES

AT | BIRMINGHAM. A l'exergue, en cinq lignes : ON THE LIVERPOOL MANCHESTER | & BIRMINGHAM | GRAND JUNCTION | RAILWAY | OPENED JULY. 4. 1837. A gauche : HALLIDAY F.

1838.

14. — *Chemin de fer de* **Londres à Greenwich** (*Erratum*). Au droit, le mot : REAL doit se lire ZEAL et l'inscription sur le tour au revers doit se lire ainsi qu'il suit : Sur le tour supérieur : VIRES ACQUIRIT EUNDO; à gauche : GREENWICH, à droite : RAILWAY.

15*bis*. — *Chemin de fer de* **Londres à Birmingham.** Méd. par Collis. Bronze. Diam. : 73mm.

Droit. Vue de l'entrée monumentale de la station à Londres; à gauche : G. R. COLLIS; à droite : BIRMm. Sur te tour supérieur : LONDON AND BIRMINGHAM RAILWAY. A l'exergue : ENTRANCE FRONT OF THE LONDON STATION; les dimensions principales du bâtiment sont indiquées à la suite en cinq lignes; au bas, l'inscription en ligne concave : PHILIP HARDWICK ESQr F. R. S. ARCHITECT.

Rev. En haut, en six lignes, l'inscription : THE | DIRECTORS | OF THE | LONDON & BIRMINGHAM | RAILWAY COMPANY | — 1838 —. Suivent, en dix-sept lignes, les noms des fonctionnaires, rangés en deux colonnes de la troisième à la douzième; les deux dernières sont : ROBt STEPHENSON ESQ | ENGINEER IN CHIEF.

1859.

38. — *Chemin de fer de* **Llanidloes à Newtown** (*Erratum*). Dans la description du droit, les mots suivants doivent être supprimés : ... *sur un viaduc; à droite le fronton d'un tunnel...*

1861.

38*bis*. — **Tramways de Londres.** Jeton ovale non daté. Cuivre. Haut. : 19mm; Larg. : 34mm.

Droit. Une voiture de tramways attelée de deux chevaux se dirigeant vers la droite et passant devant un arc de triomphe (sans doute Marble Arch). Au-dessus : TRAIN'S, au-dessous : PATENT.

Rev. Sur le tour : MARBLE ARCH RAIL Co; dans le champ : (LIMITED).

Une variété dont le droit est identique à celui du jeton décrit porte, au revers, l'inscription : SURREY SIDE STREET RAIL Co LIMITED ; il existerait encore deux autres variétés pour les lignes de Westminster Bridge à Kennington et de Darlington.

L'introduction des " Street railways „ ou tramways à Londres est due à un américain, George Francis Train, qui construisit la première ligne de Marble Arch à Notting Hill à laquelle se rapporte le jeton décrit; cette ligne, de un mille de longueur environ, fut inaugurée le 23 mars 1861. Comme les rails débordaient le niveau de la chaussée, Train fut poursuivi devant les assises de Surrey pour avoir porté des obstacles à la circulation des véhicules; il fut condamné à enlever les rails du tramway et ce ne fut que dix ans plus tard que s'établirent de nouvelles lignes à rails plats à gorge du type actuel des tramways.

1890.

42. — Pont du Forth (*Erratum*). La date, dans l'inscription au revers, doit être : 1890 comme au droit et non : 1900.

FRANCE

1836.

107*bis*. — *Chemin de fer du* **Gard.** Méd. uniface par Dubois. Cuivre. Diam. : 39mm.

Variété de la médaille n° 107 dont elle reproduit le droit; à l'exergue, la légende est en quatre lignes : MINES DE LA GRAND'COMBE | ET | CHEMIN DE FER | DU GARD.

N° 115 de l'Essai sur les jetons et médailles de mines françaises par M. Jules Florange.

1837.

109. — *Chemin de fer de* **Paris à Saint-Cloud et Versailles** (*Erratum*). Au droit, les écussons ont la disposition inverse de celle décrite; il faut lire : ... celui de droite aux armes de Paris, celui de gauche, aux armes de Versailles.

110*bis*. — Gare des mines de la Grand'Combe. Jeton rectangulaire à pans coupés. Laiton. Haut. : 18mm. Larg. : 22mm.

Droit. Une locomotive tournée à droite.

Rev. Dans le champ, en trois lignes : MINES DE LA GRAND-COMBE | EXTRACTION | GARE.

N° 111 de l'Essai sur les jetons et médailles de mines françaises par M. Jules Florange.

ALLEMAGNE

1895.

351*bis*. — *Chemin de fer de* **Heide à Neumunster** (*Pont de Grünthal*). Thaler par Lauer. Argent. Diam. : 34mm.

Droit. Le buste de l'empereur en uniforme d'amiral, tourné vers la droite. Autour : WILHELM II DEUTSHER KAISER. Au bas, à droite : LAUER.

Revers identique à celui du n° 351.

351*ter*. — Même sujet. Méd. par Lauer. Bronze. Diam. : 60mm.

Droit. Les têtes accolées des trois empereurs tournées à gauche. Autour : WILHELM I. FRIEDRICH III. WILHELM II. Au bas, une rosette entre deux plus petites.

Rev. Le même sujet qu'au droit du n° 351. Au-dessus, sur deux lignes concentriques, quatorze écussons et l'inscription : HOCHBRÜCKE ZU GRÜNTHAL. A l'exergue, en trois lignes : ERÖFFNUNGSFEIER DES | NORD-OSTSEE KANALS | 19-22 JUNI 1895; au-dessus, à droite : LAUER.

352. — *Chemin de fer de* **Kiel à Eckernförde.** Ajouter à la fin :

Voir Pl. VII, n° 41.

LUXEMBOURG

1873.

374. — *Chemin de fer du* **Prince Henri** (Erratum). L'inscription au-dessus de la locomotive est en deux lignes : VILLE | D'ECHTERNACH et la cheminée porte deux drapeaux croisés au lieu d'un seul.

CHILI

1850.

443bis. — **Hommage à Wheelwright** (*Promoteur des chemins de fer*). Méd. Bronze. Diam. : 48^{mm}.

Droit. L'écusson aux armes du Chili; sur le tour : EL GOBIERNO DE CHILE A. D. GUILLERMO WHEELWRIGHT . 18 DE SETIEMBRE DE 1850.

Rev. Un bateau à vapeur naviguant vers la gauche. Au-dessus, la légende : TESTIMONIO DE GRATITUD. A l'exergue : POR HABER INTRODUCIDO LA | NAVEGACION POR VAPOR | Y PROMOVIDO LA EMPRESA | DE FERRO CARRIL | EN CHILE.

Wheelwright, industriel américain, fut le promoteur des chemins de fer au Chili. Le chemin de fer de Copiapo, le premier qui se construisit dans l'Amérique du Sud, fut son œuvre; il préconisa le chemin de fer de Panama, celui de Santiago à Valparaiso, et le Transandin. Associé aux entrepreneurs Brassey, il construisit, dans la République Argentine, le Grand Central Argentin, fit les projets de la ligne de Tucuman vers la Bolivie et de celle entre Buenos-Ayres et le port de la Enseñada. Il fonda la première compagnie maritime qui fit un service régulier de steamers entre l'Europe et les ports du Pacifique.

LISTE DES MÉDAILLES

reproduites sur les planches

N°s d'ordre des reproductions.	Années.	N°s d'ordre du catalogue.
	Planche I. — ANGLETERRE	
1	1830. — *Chemin de fer de* **Stockton Darlington** (*Embranchement de Middlesbrough*)	7
2	1830. — *Chemin de fer de* **Liverpool à Manchester.** . . .	4
3	1830. — **Même sujet**	3
4	1792. — *Chemin de fer de la* **Coalbrook Dale Iron C°** . . .	1
5	1881. — **Centenaire de G. Stephenson**	39
6	1842. — **Tunnel de la Tamise.**	27
7	1843. — **Même sujet**	29
	Planche II. — BELGIQUE ET CONGO	
8	1835. — *Chemin de fer de* **Bruxelles à Malines**	55
9	1835. — **Même sujet**	56
10	1898. — *Chemin de fer du* **Congo** (*Matadi au Stanleypool*). . .	103
11	1835. — **Loi du 1er mai 1834 sur les chemins de fer** . . .	54
12	1846. — *Chemin de fer du* **Nord** (*Bruxelles à Paris*)	130
13	1851. — **Charles Rogier**	78
14	1843. — **Pierre Simons**	64
15	1841. — **Arsenal de Malines**	63
16	1850. — **Loi du 1er mai 1834 sur les chemins de fer** . . .	77
	Planche III. — FRANCE	
17	1826. — *Chemin de fer de* **Saint-Etienne à Lyon**. . . .	105
18	1838. — *Chemin de fer de* **Paris à Orléans**	115
19	1835. — *Chemin de fer de* **Paris à Saint-Germain**	106
20	1891. — *Chemin de fer de* **Paris-Lyon-Méditerranée** . . .	181
21	1886. — *Chemins de fer de l'***Est Algérien**	184

N°s d'ordre des reproductions.	Années.	N°s d'ordre du catalogue.
	Planche IV. — SUISSE, ESPAGNE ET PORTUGAL	
22	1880. — **Tunnel du Gothard**	189
23	1903. — *Chemin de fer de l'***Albula**	212
24	1857. — *Chemin de fer du* **Jura**	186
25	1893. — **Tunnel du Gothard** (*Louis Favre*)	202
26	1856. — *Chemin de fer de* **Lisbonne à Santarem**	271
27	1902. — *Chemin de fer de* **Penarroya** (*Hommage à Ch. Ledoux*)	270
28	1848. — *Chemin de fer de* **Barcelone à Mataro**	261
	Planche V. — ITALIE	
29	1846. — *Chemin de fer de* **Naples à Caserte**	217
30	1840. — *Chemin de fer de* **Naples à Nocera et Castellamare.**	214
31	1843. — *Chemin de fer de* **Milan à Venise**	216
32	1871 — *Tunnel du* **Mont-Cenis**	237
	Planche VI. — AUTRICHE-HONGRIE	
33	1839. — *Chemin de fer de* **Vienne à Brunn.**	276
34	1837. — *Chemin de fer du* **Nord-Empereur Ferdinand**	275
35	1896. — **Chevalier A. von Loehr**	292
36	1841. — *Chemin de fer de* **Vienne à Raab**	278
37	1904. — *Chemin de fer du* **Semmering** (*50e anniversaire*).	298
39	1904. — **Tunnel de Wochein.**	299
	Planche VII. — ALLEMAGNE, ÉTATS DES BALKANS	
40	1835. — *Chemin de fer de* **Nuremberg à Fürth**	313
41	1895. — *Chemin de fer de* **Kiel à Erkernförde** (*Pont d'Holtenau*)	352
42	1890. — *Chemin de fer de* **Jamboli à Bourgas**	410
43	1895. — *Chemin de fer de* **Bucharest à Constantza** (*Pont sur le Danube*)	405
44	1841. — *Chemin de fer d'***Anhalt Coethen**	320
45	1864. — *Chemin de fer de* **Smyrne à Aïdin**	404
	Planche VIII. — HOLLANDE, ÉTATS SCANDINAVES	
46	1844. — *Chemin de fer d'***Altona-Kiel**	380
47	1839. — *Chemin de fer d'***Amsterdam à Harlem**	364
48	1864. — *Chemins de fer de l'***Etat Hollandais**	367
49	1863. — *Jubilé de Nils Ericson.*	377

N°s d'ordre des reproductions.	Années.	N°s d'ordre du catalogue.
	Planche IX. — RUSSIE	
50	1837. — *Chemin de fer de* **Saint-Pétersbourg à Pavlosk** . .	383
51	1883. — *Chemin de fer* **Transcaucasien**	391
52	1883. — *Accident de chemin de fer de* **Borki**	398
	Planche X. — AMÉRIQUE	
53	1884. — *Chemin de fer de* **Guatemala**	422
54	1868. — *Chemin de fer de* **Mejià à Arequipa**	429
55	1861. — *Chemin de fer* **Sud-Argentin**	452
56	1901. — *Chemin de fer de* **Villaguay à Concordia** (*Entre-Rios*) .	490
57	1863. — *Chemin de fer de* **Valparaiso à Santiago** (*Hommage à Henri Meiggs*)	444
58	1892. — *Chemin de fer* **Bolivien** (*Hommage à Aniceto Arce*) . .	426
59	1858. — *Chemin de fer* **Don Pedro II**	427
	Planche XI. — ÉTATS DIVERS	
60	1903. — *Chemin de fer d'***Hanoï à Nam Dinh**.	185
61	1860. — **Pont Victoria à Montréal.**	47
62	1869. — *Chemin de fer du* **Pacifique**	411
63	1895. — *Chemin de fer de* **Prétoria à Delagoa.**	52
64	1855. — *Chemins de fer* **Mexicains**.	420
65	1897. — *Chemin de fer des* **Indes Néerlandaises**	373

TABLE DES MATIÈRES

PAGES

AVANT-PROPOS IX

PREMIÈRE PARTIE. — NOTICE HISTORIQUE.

Introduction. 3

Les chemins de fer d'autrefois.

Le Régime légal 11
La Route. — Le tracé 17
La voie 19
La Locomotive 23
Le matériel et le service d'exploitation 33

Les chemins de fer d'aujourd'hui.

La Route. — Les ponts. 43
Les tunnels 53
La voie 59
Les Locomotives. — La puissance 65
La vitesse 67
Les constructeurs 70
Les Lignes remarquables 73

SECONDE PARTIE. — CATALOGUE DES MÉDAILLES.

Angleterre et colonies 85
Belgique 103
État Indépendant du Congo 120
France et colonies. 123

PAGES

Suisse 149
Italie 158
Péninsule Ibérique : Espagne et Portugal 174
Autriche-Hongrie 180
Allemagne 193
Hollande et colonies 209
Luxembourg 213
Etats Scandinaves : Suède, Norwège et Danemark 214
Russie 217
Etats des Balkans : Turquie, Roumanie et Bulgarie 226
Amérique : 229
Canada 231
Etats-Unis 231
Cuba 233
Mexique 233
Guatemala 234
Equateur 235
Bolivie 235
Brésil 236
Pérou 236
Chili 240
République Argentine 242
Supplément. — *Additions et rectifications* 253
Liste des **Médailles** *reproduites sur les planches* 257

BRUXELLES. — IMPRIMERIE POLLEUNIS ET CEUTERICK

ANGLETERRE

1

2

2

3

4

3

5

5

6

7

BELGIQUE

8

9

11

10

11

12

13

10

14

16

15

16

FRANCE

18

17

18

19

19

20

21

SUISSE. — ESPAGNE. — PORTUGAL

22

23

25

24

25

26

27

26

28

28

ITALIE

29

29

30

31

31

32

32

AUTRICHE-HONGRIE

34

33

34

36

35

36

38

37

38

39

ALLEMAGNE — ÉTATS DES BALKANS

40

40

42

41

42

43

44

45

44

HOLLANDE. — ÉTATS SCANDINAVES

46

46

47

48

48

47

49

49

RUSSIE

50

51

52

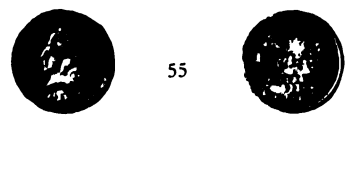
AMÉRIQUE

54

53

54

56



55

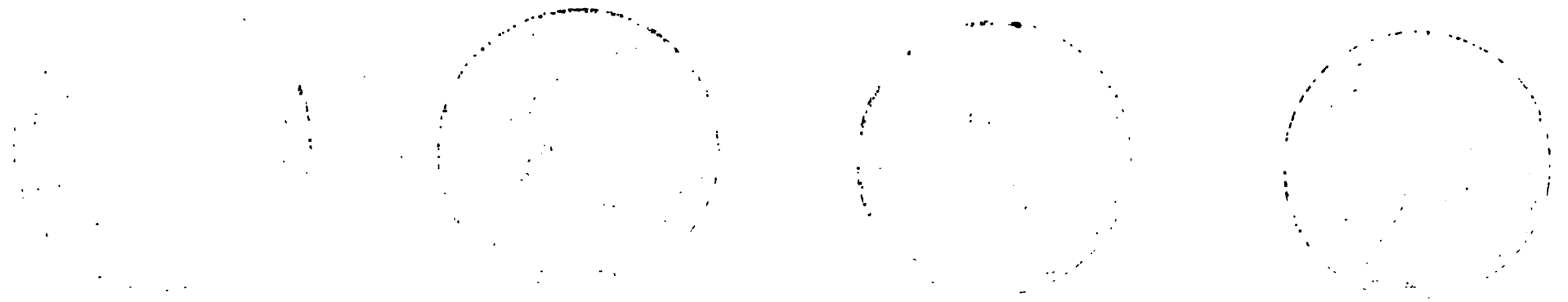
56

58

57

59

59



ÉTATS DIVERS

61

60

61

62

62

63

64

64

65

65

SUPPLÉMENT

AU

CATALOGUE DESCRIPTIF

DES

MÉDAILLES COMMÉMORATIVES

DE

CHEMINS DE FER

Ouvrage du même auteur:

Les **Chemins de fer autrefois et aujourd'hui** *et leurs médailles commémoratives*. Bruxelles 1905.

1 vol. in 4° hors texte et dans le texte accompagné de onze planches en phototypie et contenant une notice historique suivie d'un catalogue descriptif des médailles de tous les pays.

PAR

CH. ALEXIS DEVILLESF

AUGUSTE MOYAUX
Ingénieur honoraire des mines

CATALOGUE

DES

MÉDAILLES COMMÉMORATIVES

DE

CHEMINS DE FER

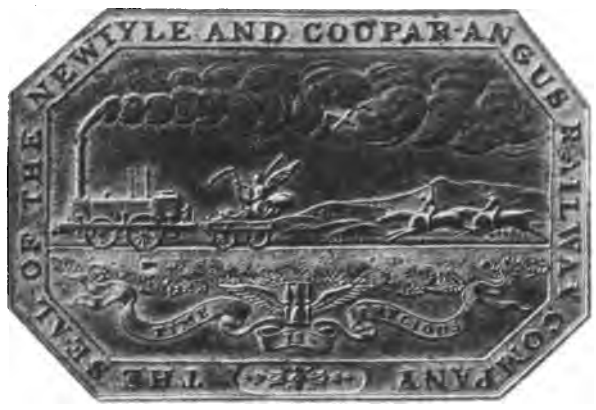
DE TOUS LES PAYS

SUPPLÉMENT

Ouvrage illustré contenant :

1° La nomenclature sommaire de toutes les médailles décrites dans le précédent catalogue ainsi que les modifications et rectifications à ces descriptions.

2° La description détaillée d'environ deux cents médailles nouvelles.



BRUXELLES

CHARLES DUPRIEZ, EDITEUR

77, AVENUE DE LONGCHAMPS, 77

—

1910

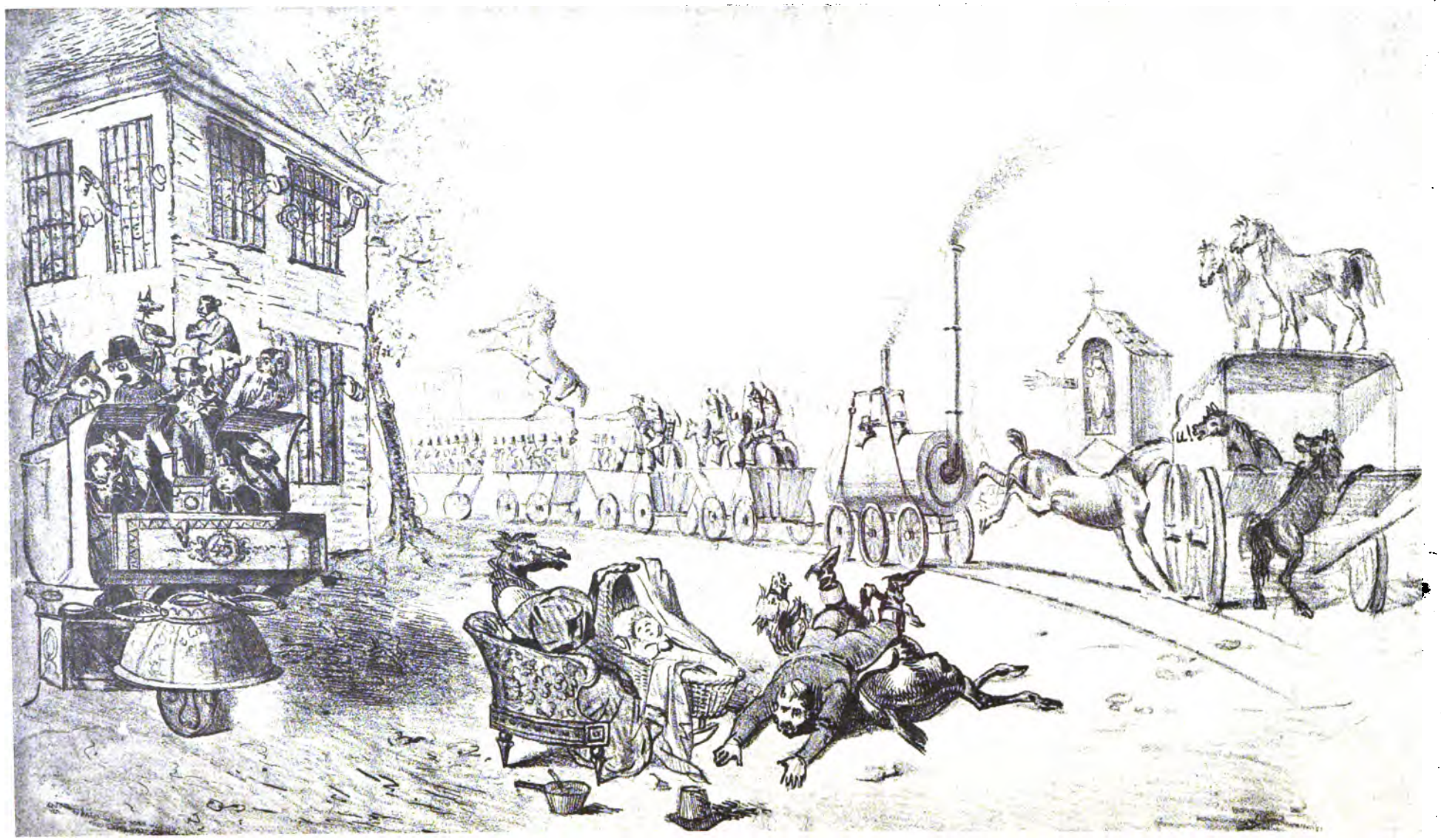
toutes les médailles, repérées par un nouveau numérotage général permettant de les désigner d'une façon plus claire. Pour les médailles déjà décrites, je me suis borné aux notations sommaires servant à les caractériser ; la description complète du droit et du revers se trouvera dans le catalogue précédent auquel on pourra se reporter facilement, grâce aux anciens numéros qui sont rappelés entre parenthèses à côté des numéros nouveaux.

Je crois utile d'indiquer encore l'esprit dans lequel a été conçu ce catalogue ; il comprend toute pièce rappelant l'industrie des chemins de fer par un personnage, le sujet ou une inscription, sous les exceptions suivantes : j'ai exclu les médailles à effigie de personnages appartenant au monde des chemins de fer lorsque, frappées à l'occasion d'évènements divers, aucune inscription ne caractérise ce rôle ; j'ai exclu encore les médailles représentant un attribut du chemin de fer, une locomotive par exemple, lorsqu'il n'est que l'accessoire d'un sujet étranger à cette industrie comme il arrive fréquemment pour les médailles d'exposition ; j'ai encore exclu les pièces, jetons ou marques qui constituent une monnaie de compte pour les paiements de jeu, des salaires, des objets de consommation ou des taxes de transport comme aussi les plaques ou les insignes utilisés dans le service courant des chemins de fer pour constater la présence ou l'identité des agents ou des voyageurs. Une exception a cependant été faite pour certaines pièces ayant un caractère spécial ou auxquelles l'ancienneté donnait un intérêt particulier.

Je souhaite que le champ plus vaste offert aux recherches des collectionneurs contribue à en augmenter le nombre, ce qui ne peut manquer de valoir à la série si intéressante de médailles de chemins de fer un prochain et important accroissement.

Bruxelles, 15 Septembre 1910.
Boulevard du Régent, 35.

Aug. MOYAUX.



LITHOGRAPHIE DATANT DE L'ORIGINE DES CHEMINS DE FER

ANGLETERRE

N. B. — Les numéros d'ordre entre parenthèses rappellent ceux du catalogue précédent (édition de 1905) auquel on se reportera pour la description détaillée des médailles en cas d'omission dans le présent supplément.

1792.

1. (1) — *Chemin de fer de la* **Coalbrook Dale Iron C°.** Jeton (token). Bronze. Diam. : 30^{mm}.

1830.

2. (3). — *Chemin de fer de* **Liverpool à Manchester.** Méd. Bronze et étain. Diam. : 47^{mm}.

Supprimer le mot : « *Rocket* » entre parenthèses de la description du revers dans le catalogue précédent.

Actuellement dans le réseau du « London et North Western ».

3. (4). — **Même sujet.** Méd. par Halliday. Argent, bronze et étain. Diam. : 48^{mm}.

La locomotive figurée au revers est sans doute le *Rocket* (la Fusée); c'est la première fois qu'il est fait, sur une médaille, mention de cette machine historique qui fut déclarée vainqueur au concours de Rainhill; elle resta en service sur la ligne jusqu'en 1847 et fut vendue ensuite à une société qui l'utilisa sur le chemin de fer de Midgeholme près de Carlisle. En 1862, on lui donna ses invalides au musée de South-Kensington où elle figure à une place d'honneur en compagnie du « *Puffing Billy* » et du « *Sanspareil* ».

4. (5). — **Même sujet.** Méd. par Ottley. Etain. Diam. : 45^{mm}.

Droit. Entre deux palmes, en quatorze lignes, la légende : THE LIVERPOOL | AND MANCHESTER | RAILROAD | THIS GRAND NATIONAL | UNDERTAKING HAD | THE ROYAL ASSENT | APRIL 12 1827 OPENED | SEPTEMBER 15 1830 | IN THE PRESENCE | OF HIS GRACE THE | DUKE OF WELLINGTON | AND OTHER | DISTINGUISHED | PERSONAGES. Au bas : OTTLEY.

Rev. Le même sujet qu'au revers de la médaille précédente, mais sans le bateau et avec de légères différences dans le paysage. Au dessus, en trois lignes concentriques : VIADUCT OVER THE | SANKEY CANAL & VALLEY | 14 ½ MILES FROM LIVERPOOL. A l'exergue, en deux lignes : G. STEPHENSON ESQ | ENGINEER.

5. — Même sujet. *(Buste de Wellington).* Méd. non datée. Etain. Diam. : 45mm.

Droit. Le buste de Wellington en uniforme, tourné vers la gauche. Sur le tour, la légende : DUKE OF WELLINGTON.

Rev. Identique à celui du numéro précédent et à celui du numéro suivant.

Le duc de Wellington a présidé avec sir Robert Peel à l'inauguration de la ligne ; parmi les notabilités qui assistèrent à cette fête, figurait le député de Liverpool Huskisson qui eut la jambe broyée faute de s'être garé à temps lors d'une manœuvre du *Rocket* ; il mourut le soir même de l'accident.

5bis. (6). — **Même sujet.** *(Buste de Guillaume IV).* Méd. non datée. Bronze. Diam. : 45mm.

6. (7). — *Chemin de fer de* **Stockton à Darlington**. *(Embranchement de Middlesborough.)* Méd. éditée par J. W. James. Etain. Diam. : 45mm.

Au revers, l'inscription du catalogue précédent : STOCKTON AND... doit se lire : STOCKTON &.....

Actuellement dans le réseau du « North Eastern ».

1832.

7. Walter Ritchie. Méd. argent. Diam. : 50mm.

Droit. Sur le tour : SOCIETY OF ARTS FOR SCOTLAND ; dans le champ, entre deux palmes, l'inscription en dix lignes : TO | Mr WALTER RITCHIE | LEITH | FOR HIS | IMPROVEMENT | ON THE MODE | OF CONDUCTING WAGGONS | FROM ONE LINE OF RAILWAY | TO ANOTHER ; AWARDED | 2nd MAY 1832.

Rev. Buste casqué, tourné vers la droite, de Minerve, déesse de la sagesse, des sciences et des arts.

1835.

8. — *Chemin de fer de* Newtyle et Coupar-Angus. *(Pièce humoristique).* Plaquette uniface non datée à pans coupés. Etain. Haut. : 52mm. Larg. : 76mm.

Sur le tour : THE SEAL OF THE NEWTYLE AND COUPAR-ANGUS RAILWAY COMPANY. Dans la partie supérieure du champ, un sujet humoristique représentant le triomphe des chemins de fer sur les anciens modes de transport les plus rapides ; une locomotive, dirigée vers la gauche, trainant un wagon sur lequel est assise la figure symbolique du temps tenant verticalement sa faux ; elle distance deux chevaux de course au galop montés par des jockeys qui les cravachent, ainsi que deux pigeons voyageurs perdus dans la fumée de la locomotive, l'un d'eux tenant une lettre dans son bec. Dans la partie inférieure du champ, le sablier, attribut du Temps, muni d'ailes ; au dessous une banderole, sur laquelle on lit : TIME IS PRECIOUS.

Cette ancienne et intéressante pièce a été reproduite sur le titre et le faux titre de cet ouvrage, grâce à l'obligeance de M. Stephen Kirkwood, son propriétaire.

Le chemin de fer de Newtyle et Coupar Angus est une petite ligne en Ecosse, voisine de Dundee, concédée le 21 juillet 1835 et maintenant incorporée dans le réseau Calédonien. Cette pièce était le sceau de la compagnie d'après lequel la plaquette décrite fut fondue.

1837.

9. (10). — *Chemin de fer* **Grand Junction** *(Newton à Birmingham)*. Méd. par Ingram. Etain. Diam. : 47mm.

La description du droit dans le catalogue précédent doit se terminer par les initiales : T. W. I. au lieu de T. W. J.

Actuellement dans le réseau du « London & North Western ».

10. (11). — **Même sujet**. Méd. par Halliday. Etain. Diam. : 55mm.

11. (11bis). — **Même sujet**. Méd. par Halliday. Etain. Diam. : 49mm.

1838.

12. (14). — *Chemin de fer de* **Londres à Greenwich**. Méd. par Barber. Bronze. Diam. : 60mm.

Droit. L'inscription sur le tour doit se lire comme suit : THOSE CONNECTED WITH THE GREENWICH RAILWAY THUS RECORD THE ZEAL AND PERSEVERANCE OF GEO. WALTER ESQ. TO THOM THE SOUTH OF ENGLAND IS PRINCIPALLY INDEBTED FOR THE INTRODUCTION OF RAILWAYS.

Rev. L'inscription doit se lire comme suit : sur le tour supérieur : « VIRES ACQUIRIT EUNDO » ; à gauche : GREENWICH ; à droite : RAILWAY.

13. (15). — *Chemin de fer de* **Sheffield à Rotherham**. Ticket. Cuivre. Diam. : 27mm.

Dans le catalogue précédent, au droit, il faut lire : OCTOBER 31, au lieu de : OCTOBER 13.

14. (15bis). — *Chemin de fer de* **Londres à Birmingham**. Méd. par G. R. Collis. Bronze. Diam. : 73mm.

Actuellement dans le réseau du « London & North Western ».

15. — **Même sujet**. Méd. par G. R. Collis. Etain. Diam. : 73mm.

Droit. La tête de Guillaume IV tournée à droite. Sur le tour : GULIELMUS IIII REX PATRONUS ILLUSTRISSIMUS.

Rev. Exactement semblable au droit de la médaille précédente.

1839.

16. (16). — *Chemin de fer d'***Aylesbury**. Méd. par A. I. Stothard. Bronze. Diam. : 50mm.

Droit. Sur le tour : GEORGE CARRINGTON ESQ. Sa tête, tournée à droite ; au dessous : A. I. STOTHARD D. & F.

Rev. Inscription en quatorze lignes commençant ainsi : AYLESBURY | RAILWAY | COMPLETED JUNE 10-1839 | DIRECTORS | G. CARRINGTON ESQ. F. R. A. S. CHAIRMAN | ... et finissant par les mots : R. STEPHENSON ESQ. | ENGINEER.

Actuellement dans le réseau du « London & North Western ».

1840.

17. (17). — *Chemin de fer de* **Newcastle sur la Tyne à Carlisle**. Méd. par W. Wyon. Or, argent et bronze. Diam. : 50mm.

Dans la description du revers au catalogue précédent, il faut rectifier l'attribution des écussons comme suit : NEWCASTLE, à gauche et CARLISLE, à droite.

Actuellement dans le réseau du « North Eastern ».

1842.

18. (18). — *Chemin de fer d'***Edimbourg à Glasgow**. Méd. non datée. Métal blanc. Diam. : 49mm.

Droit. Vue du viaduc et la légende en deux lignes : GREAT VIADUCT OVER THE VALLEY OF THE ALMOND | NEAR EDINBURGH.

Rev. Vue de l'entrée de la station et du tunnel et la légende en deux lignes : ENTRANCE TO THE GLASGOW RAILWAY STATION | AND TUNNEL. A droite, se trouve la statue de Watt assis et du côté opposé, une haute colonne au sommet de laquelle est la statue de Walter Scott.

Actuellement dans le réseau du « North British ».

18bis. (19). — **Même sujet.** Méd. non datée. Métal blanc. Diam. : 49mm.

Cette médaille ne diffère de la précédente que par le revers où le sujet représenté est la Bourse et l'inscription : ROYAL EXCHANGE SQUARE.

1842-1843.

Tunnel de la Tamise à Londres.

Le grand nombre de médailles nouvelles commémorant ce travail, en rendant plus difficile l'identification de leurs nombreuses variétés, nous a obligé à préciser davantage certaines descriptions et à modifier l'ordre du classement adopté dans le précédent catalogue pour le rendre plus méthodique ; on trouvera d'abord les vues de l'entrée du tunnel sans les escaliers d'accès ; puis ces vues avec les escaliers d'accès, côté Wapping et côté Rotherhithe : ensuite, les coupes transversales et longitudinales montrant le lit de la rivière. Dans chaque catégorie, l'on a réuni autant que possible les pièces d'un même médailleur par ordre décroissant de diamètre et l'on a intercalé des pièces qui, si elles ne montrent pas de vue du tunnel, sont des variétes des médailles auxquelles elles font suite.

19. — **Tunnel de la Tamise.** Méd. par T. Halliday. Bronze. Diam. : 61mm.

Droit. La tête de Brunel tournée vers la gauche ; sur le tour : SIR ISAMBART MARC BRUNEL F. R. S. & C. Au bas : T. HALLIDAY FECIT.

Rev. L'entrée du tunnel sans les escaliers d'accès et sans le garde-corps à la partie supérieure ; dans la voûte de droite, à l'entrée, un militaire à cheval en grand uniforme et sur le trottoir de gauche, un piéton. A l'exergue, en six lignes, les deux dernières concaves : THE THAMES TUNNEL | COMMENCED 1824. COMPLEATED (sic) 1843 | LENGTH. WIDTH. HEIGHT | 1200 FEET 37 FEET 22 FEET | ——— | PUBLISHED BY | HYAM HYAMS CORNHILL.

20. (20). — **Même sujet.** Méd. par J. Taylor. Etain. Diam. : 63mm.

Droit. Comme celui de la médaille précédente, sauf que la tête de Brunel est traitée un peu différemment et que la signature du graveur est : J. TAYLOR MEDALLIST BIRMm, au lieu de : T. HALLIDAY FECIT.

Rev. L'entrée du tunnel comme au revers de la médaille précédente, sauf

que l'on voit le garde-corps à la partie supérieure. Dans la voûte de gauche et sur le trottoir de droite, une femme à l'entrée et un piéton à l'intérieur; dans la voûte de droite, un cavalier en costume civil et sur le trottoir de gauche, un piéton. A l'exergue, en quatre lignes, les deux dernières concaves : THAMES TUNNEL 1200 F^{t} L^{ng} | COMMENCED 1824 BRAKE IN 1828 | RECOMMENCED 1835 | OPENED TO PEDESTRIANS 1843.

21. (21). — **Même sujet.** Méd. par J. Taylor. Etain. Diam. : 49^{mm}.

Droit Comme celui du n° 20 sauf que la signature du médailleur est en deux lignes : J. TAYLOR | MEDALLIST BIRM^{m}.

Rev. L'entrée du tunnel comme au numéro précédent ; dans la voûte de gauche, sur le trottoir de droite et à l'intérieur, un piéton qui s'éloigne et au fond, une femme ; dans la voûte de droite, un cavalier en costume civil et sur le trottoir de gauche, à l'entrée, une femme. A l'exergue, en quatre lignes : THAMES TUNNEL 1200 F^{t} L^{ng} | COMMENCED 1824 | OPENED MARCH 25 | 1843.

22. (28). — **Même sujet**. Méd. par J. Taylor. Etain. Diam. : 38^{mm}.

Droit. Semblable à celui des deux médailles précédentes sauf que la mention : MEDALLIS^{T} BIRM^{m} n'existe pas à la suite du nom du graveur : J. TAYLOR.

Rev. Vue de l'entrée du tunnel sans le garde-corps supérieur comme au n° 19. Dans la voûte de gauche, deux personnages sur le trottoir de droite, le premier se rapproche de l'entrée au lieu de s'en éloigner comme dans cette dernière médaille. Dans la voûte de droite, une voiture découverte s'engage dans le tunnel. A l'exergue, en quatre lignes : THAMES TUNNEL 1200 F^{t} L^{ng} | COMMENCED 1824 | SUSPENDED TILL 1835 | OPENED 1843. A gauche : J. TAYLOR; à droite : BIRM.

23. — **Même sujet**. Méd. non signée. Etain. Diam. : 38^{mm}.

Droit. Semblable à celui des médailles précédentes, sauf que le nom et l'adresse du médailleur ne s'y trouvent pas.

Rev. Identique à celui de la médaille précédente, sauf que l'inscription est en cinq lignes, une nouvelle : BROKE IN 1828 ayant été intercalée entre la deuxième et la troisième ; le millésime : *1843* est remplacé par : *1842* et le nom et l'adresse du médailleur sont supprimés.

24. — **Même sujet**. Méd. par J. Taylor. Etain. Diam. : 30^{mm}.

Droit. Comme celui de la médaille précédente, mais avec la signature du graveur : W. J. TAYLOR, F.

Rev. L'entrée du tunnel avec le garde-corps supérieur à balustres ; sans personnage. A l'exergue : THAMES TUNNEL | 1843.

25. — **Même sujet**. Méd par J. Taylor. Bronze doré. Diam. : 24^{mm}.

Droit. Comme celui des médailles précédentes, mais la tête de Brunel traitée plus grossièrement, avec la signature : J. TAYLOR.

Rev. L'entrée du tunnel sans le garde-corps supérieur comme aux n^{os} 19, 22 et 23, mais sans personnage sous les voûtes. A l'exergue : THAMES TUNNEL | OPENED 1843.

26. — **Même sujet**. Méd. non signée. Bronze. Diam. : 24^{mm}.

Variété de la médaille précédente. Au droit, la signature du graveur n'existe

pas ; au revers, on voit le garde-corps supérieur et il y a un personnage sur chacun des trottoirs contigu à la pile séparant les voûtes ; l'inscription à l'exergue est identique.

27.— Même sujet. Méd. non signée. Bronze. Diam. : 24mm.

Droit. Vue de la colonne Nelson dans Trafalgar Square ; sur le tour, l'inscription : St VINCENT NILE CO, PENHAGEN TRAFALGAR ; à l'exergue : 1843.

Rev. Identique à celui du n° 25 ; la vue du tunnel sans le garde-corps supérieur et sans personnage sous les voûtes.

28. — Même sujet. Méd. par J. Davis. Diam. : 65mm.

Droit. Semblable à celui du n° 20, sauf que la signature du graveur : DAVIS BIRM. remplace celle de Taylor.

Rev. Vue de l'entrée du tunnel sans le développement des escaliers mais avec le garde-corps supérieur comme au n° 20 ; les personnages sous les voûtes sont disposés comme ceux de cette dernière médaille, sauf que la femme dans l'arche de gauche, au lieu d'être à l'entrée, a pénétré dans le tunnel. Au dessus du garde-corps, en deux lignes : JOS. DAVIS MEDALLIST | BIRMINGHAM. A l'exergue, en six lignes, la dernière concave : THAMES TUNNEL 1200 FEET LONG | COMMENCED 1824 COMPLETED 1842 | £. 180,000 SUBSCRIBd BY PROPRIETORS 1828 | £. 270,000 GRANTED BY PARLIAMENT | — 1836 — | SIR I. M. BRUNEL ENGINEER.

29. (26). — **Même sujet.** Méd. par J. Davis. Etain. Diam. : 44mm.

Droit. Comme celui de la médaille précédente.

Rev. Vue de l'entrée du tunnel comme au droit de la médaille précédente. Dans la voûte de gauche, un piéton à l'entrée et un au fond, tous deux sur le trottoir de droite ; dans la voûte de droite, un cavalier et sur le trottoir de droite, une femme. Au dessus du garde-corps, en deux lignes : ROTHERHITHE | ENTRANCE. A l'exergue, en cinq lignes, la dernière concave : THAMES TUNNEL 1200 FEET LONG | COMMENCED 1824. COMPLETED 1842 | 76 FEET BELOW HIGHWATER | COST &. 450,000 | SIR I. M. BRUNEL ENGINEER.

30. — Même sujet. Jeton par W. Griffin. Laiton. Diam. : 24mm.

Droit. Inscription en dix lignes, la première convexe et les quatre dernières, concaves : THAMES TUNNEL | AND | OTHER | MEDALS | TO BE HAD OF THE | PUBLISHER | W. GRIFFIN | 25 | CHANGE ALLEY | CORNHILL LONDON.

Rev. L'entrée du tunnel sans le garde-corps supérieur et sans personnage sous les voûtes comme au revers du n° 25 et avec la même inscription à l'exergue que sur cette dernière médaille.

31. — Même sujet. Jeton par W. Griffin. Laiton. Diam. : 24mm.

Droit. Dans un cercle de très petite dimension, la tête de Brunel tournée à gauche ; sur le tour : SIR I. M. BRUNEL. A l'extérieur du cercle, au dessus, deux lignes concentriques : THAMES TUNNEL & OTHER MEDALS TO BE HAD OF THE PUBLISHER ; au dessous, trois lignes concentriques : W. GRIFFIN | 25 CHANGE ALLEY | CORNHILL LONDON.

Rev. Identique au revers de la médaille précédente et du n° 25.

32. (32). — **Même sujet**. Méd. par W. Griffin. Bronze doré. Diam. : 22mm.

Droit. Dans un cercle, entre deux branches de laurier, la tête de Brunel tournée vers la gauche. Sur le tour intérieur : SIR I. M. BRUNEL. A l'extérieur, sur le tour supérieur : Wm GRIFFIN 27 LOMBARD St | LONDON ; sur le tour inférieur : PUBLISHER OF THE NATIONAL | SOCIETY AND OTHER MEDALS.

Rev. L'entrée du tunnel avec le garde-corps supérieur et la disposition des personnages sous les voûtes comme au revers du n° 26 ; mais, à l'exergue, l'inscription a une ligne en plus que dans cette dernière médaille et le millésime est différent : THAMES TUNNEL | COMMENCED 1824 | OPENED 1842.

33. (29). — **Même sujet**. Méd. par J. Taylor. Etain. Diam. : 38mm.

Droit. Identique à celui du n° 22.

Rev. Vue de l'entrée du tunnel du côté Wapping avec le développement des escaliers dont les volées de droite et de gauche se rejoignent au dessus et dans l'axe du tunnel. Sur les escaliers et sous les voûtes, différents personnages. Sur le bord de droite, on lit : WAPPING ENTRANCE. A l'exergue, en trois lignes : THAMES TUNNEL BEGAN 1824 | OPENED 1843 | COST £. 446,000.

34. (24). — **Même sujet**. Méd. par J. Taylor. Etain. Diam. : 48mm.

Droit. Identique à celui du n° 21 avec la signature en deux lignes.

Rev. Vue de l'entrée du tunnel du côté de Rotherhithe avec développement des escaliers d'accès d'un dessin différent de celui du côté de Wapping et sur lesquels, ainsi que sous les voûtes du tunnel, se voient des personnages. A l'exergue, en cinq lignes : THAMES TUNNEL 1200 Ft Lng | 76 Ft BELOW HIGH WATER MARK | COMMENCED MARCH 1825 | OPENED MARCH 25 - 1843 | COST £. 416,000.

35. — **Même sujet**. Méd. par J. Taylor. Etain. Diam. : 38mm.

Droit. La tête de Taylor et les inscriptions comme au n° 20 avec la signature en une ligne.

Rev. Vue de l'entrée du tunnel du côté de Rotherhithe avec personnages comme au numéro précédent. A l'exergue, en trois lignes : THAMES TUNNEL 1200 Ft Lng | 76 Ft BELOW Hgh Wtr | SIR I. M. BRUNEL ARCHT.

36. — **Même sujet**. Méd. par W. Griffin. Etain. Diam. : 26mm.

Droit. La tête de Brunel (le front plus développé que dans les médailles précédentes) tournée à droite. Sur le tour : SIR ISAMBART MARC BRUNEL F. R. S. & C. Au bas, en deux lignes : W. GRIFFIN | 25 CHANGE ALLEY CORNHILL.

Rev. Vue de l'entrée du tunnel du côté de Rotherhithe comme au revers des deux médailles précédentes, mais sans personnage. A l'exergue, en cinq lignes : THAMES TUNNEL 1200 Ft | 18 YEARS BUILDING | COST £. 416,000 | OPENED MAR. 23 | 1843.

37. (30). — **Même sujet**. Méd. par W. Griffin. Etain. Diam. : 36mm.

Droit. Vue de l'entrée du tunnel du côté de Rotherhithe comme au revers du

n° 35 mais avec de légères différences dans la position des personnages ; l'inscription à l'exergue est celle de cette dernière médaille, mais avec les mots suivants ajoutés sous la première ligne, à gauche : GRIFFIN, à droite : LONDON.

Revers. Vue de l'entrée du tunnel du côté de Wapping comme au revers du n° 33 et avec des inscriptions identiques à celles de cette dernière médaille.

38. (25). — **Même sujet**. Méd. par J. Taylor et W. Warrington. Bronze. Diam. : 42mm.

Droit. La tête de Brunel comme au droit du n° 20, avec les mêmes inscriptions, sauf la signature des graveurs qui est placée au bas, sur le bord de la médaille, comme suit : W. J. TAYLOR F. — WARRINGTON D.

Rev. Vue de la tête du tunnel et coupe dans le lit de la rivière sur laquelle on voit trois bateaux. A l'exergue : THAMES TUNNEL | 1842. Sur le côté gauche : W. J. TAYLOR F. ; sur le côté droit : WARRINGTON D.

39. — **Même sujet**. Méd. par J. Taylor et W. Warrington. Etain Diam. : 42mm.

Droit. Sur le tour : TO COMMEMORATE THE OPENING OF THE THAMES TUNNEL 25th MAR. 1843. Dans le champ, en quatorze lignes : DIRECTORS | B. HAWES ESQ. | CHAIRMAN... ; suivent dix noms inscrits en deux colonnes sur cinq lignes ; l'inscription se termine comme suit : SIR I. M. BRUNEL F. R. S. | CHIEF ENGINEER | THOS PAGE | ACTING ENGINEER | J. CHARLIER | SOCY.

Rev. Identique au revers de la médaille précédente.

40. — **Même sujet**. Méd. par J. Taylor et W. Warrington. Etain. Diam. : 42mm.

Droit. La tête de Brunel et des inscriptions identiques à celles du n° 38.

Rev. Sur le tour : THAMES TUNNEL ✻ FROM ROTHERHITHE TO WAPPING. 1200 FEET ✻. Dans le champ, en dix lignes, la 1re et la dernière cintrées : COMMENCED JANY 1826 | PROGRESSED | 600 FEET JANY 1828 | £. 180,000 | SUBSCRIBED BY PROPRIETORS | -- | RECOMMENCED 1836 | BY PARLIAMENTARY GRANT | £. 270,000 | AND | COMPLETED 1842.

41. (31). — **Même sujet**. Jeton par W. Warrington. Cuivre. Diam. : 23mm.

Droit. Sur le tour : W. WARRINGTON MEDALLIST ; dans le champ, entrelacée d'arabesques, l'inscription : ENGRAVER | TO HER MAJESTY | 27 | STRAND.

Rev. Le sujet semblable au revers des deux médailles nos 38 et 39 ; l'inscription à l'exergue : THAMES TUNNEL | OPENED TO THE PUBLIC | MARCH 25 - 1843 ; la dernière ligne, concave.

42. — **Même sujet**. Méd. par Davis. Etain. Diam. : 44mm.

Droit. Les têtes accolées de la reine et du prince consort tournées à gauche et contenues dans une couronne formée des emblèmes symboliques, rose, chardon et trèfle, entremêlés dans deux bandelettes sur lesquelles sont écrits les mots : VICTORIA, à droite, et ALBERT, à gauche.

Rev. Une coupe transversale du tunnel et longitudinale dans la rivière ; sur celle-ci, des bateaux différents de ceux représentés au revers du n° 38 et des constructions au bord de cette dernière. Au dessus, les mots : RIVER THAMES. A l'exergue, en trois lignes : THAMES TUNNEL | 1200 FEET LONG COST £. 150,000 | OPENED 1848.

Les chiffres indiquant le coût du tunnel et l'année de l'ouverture sont manifestement erronés ; il faut lire respectivement : £. *450,000* et *1843* Nous avons donc rangé cette médaille sous ce dernier millésime.

43. (27). — **Même sujet.** Méd. par J. Taylor et W. Griffin. Etain. Diam. : 38mm.

Droit. Semblable à celui du n° 22 avec le nom du graveur : J. TAYLOR, sans l'adresse.

Rev. Coupe transversale dans la maçonnerie du tunnel montrant, dans les deux galeries, le bouclier à douze compartiments dans chacun desquels travaille un ouvrier ; les inscriptions, comme dans le catalogue précédent.

44. (22). — **Même sujet.** Méd. par J. Taylor. Etain. Diam. : 63mm.

Droit. Semblable à celui du n° 20, la signature en une ligne : J. TAYLOR MEDALLIST BIRMm.

Rev. Vue de la section longitudinale du tunnel montrant la coupe en travers de la Tamise sur laquelle se voient de nombreux bateaux. Les inscriptions, comme dans le catalogue précédent.

45. (23). — **Même sujet**. Méd. par J. Taylor. Etain. Diam. : 48mm.

Droit. Semblable à celui du n° 21, la signature en deux lignes : J. TAYLOR | MEDALLIST BIRMm.

Rev. Le sujet est le même qu'au revers de la médaille précédente, sauf que la disposition des bateaux est différente : les inscriptions sont les mêmes, sauf que le mot « TUNEL » de la première ligne est écrit avec un seul N.

1843.

46. — Glorification des Chemins de fer. Méd. par Caqué. Argent et bronze. Diam. : 52mm.

Droit. Au premier plan, un train de chemin de fer dirigé à droite et composé d'une locomotive, d'une voiture et d'un wagon chargé d'armes ; au dessus, plane une Renommée volant vers la gauche, tenant dans la main droite une torche et dans la main gauche, une trompette. A l'arrière plan, un panorama de montagnes, des usines, un moulin, etc. ; à l'exergue, en quatre lignes : THE GENIUS OF RAILWAYS | LEVELS THE MOUNTAINS, RAISES THE VALLEY | CROSSES RIVERS AND FACILITATES | THE COMMERCE OF NATIONS. En haut de l'exergue, à gauche : CAQUÉ F ; au bas : DURAND EDITOR.

Rev. Un bateau à voiles et à vapeur ; à droite, un phare ; de chaque côté, dans des nuages, la tête d'un enfant d'Eole dont le souffle est visible. Sur le tour supérieur, en deux lignes : TO THE GLORY OF PHILOSOPHERS AND OPERATIVES | 1843.

A l'exergue, en cinq lignes : THE POWER OF STEAM | BRAVES THE QUIET OF THE SEAS | INCOUNTERS THE CONTRARY WINDS | AND WILL CARRY CIVILAZATION (SIC) | THROUGH THE WHOLE UNIVERSE.

Cette médaille est d'origine française ; elle est identique, sauf les inscriptions qui ont été traduites en anglais, à celle qut figure sous le même titre et à la même date dans la série des médailles françaises.

1844.

47. (33). — *Chemin de fer de* **Whitehaven Junction**. Méd. par Benjamin Wyon. Argent. Diam. : 47mm.

L'écusson à l'exergue indiqué comme non identifié dans le catalogue précédent est celui du COMTE DE LONSDALE.

Actuellement dans le réseau du « Furness ».

48. (37). — *Chemin de fer de* **Chester à Holyhead**. Méd. par Glynn. Argent. Diam. : 30mm.

Droit. Dans le champ, une branche fleurie de chardon, une rose et un trèfle noués par un ruban. Sur le tour, dans un cercle de grénetis : CHESTER AND HOLYHEAD. 1844.

Rev. Un écusson aux armes du lion d'Ecosse ; au dessus, l'inscription en caractères creux : H. C. E. CHILDERS; au dessous, en mêmes caractères : DIRECTOR.

Actuellement dans le réseau du « London & North Western ».

1846.

49. (34). — **Tunnel de la Tamise**. Jeton. Laiton. Diam. : 22mm.

Certains exemplaires portent, à l'exergue : *1842*, au lieu de *1843*.

50. — *Chemin de fer du* **Great Northern**. Méd. uniface. Bronze. Diam. : 51mm.

Sur le tour, en caractères gothiques : THE SEAL OF THE GREAT NORTHERN RAILWAY COMPY INCORPd 1846. Dans le champ, deux écussons accostés ; au dessus, dans un entourage en cordonnet, une branche de rosier et une de chardon, fleuries et entrelacées.

1847.

51. — *Chemin de fer de* **Cheltenham à Oxford**. Méd. uniface. Bronze. Diam. : 51mm.

Sur le tour, en caractères gothiques : CHELTENHAM AND OXFORD RAILWAY COMPANY. Dans le champ, deux écussons accostés sur un manteau royal ; au dessous, le millésime : *1847*.

Actuellement dans le réseau du « Great Western ».

1848.

52. — George Stephenson. Méd. par J. S. et A. B. Wyon. Bronze. Diam. : 48mm.

Droit. Le buste de Stephenson. Sur le tour supérieur : GEORGE STEPHENSON B(orn) 1781. D(ied) 1848; sous le buste : J. S. & A. B. WYON. Sur le tour inférieur : THE INST(itute of) C(ivil) E(ngineers) INCORP(orated) 1828.

Rev. La vue d'une ancienne locomotive en fort relief, portant le : N° 2 sur la paroi verticale de la plateforme du mécanicien. Sur le tour : LOCOMOTIVE ENGINE BUILT BY GEORGE STEPHENSON 1816. En haut de l'exergue, à droite : J. S. & A. B. WYON.

Tunnel de la Tamise. Voir le n° 42 de ce catalogue ; le millésime : *1848* inscrit sur cette médaille est erroné, l'ouverture du tunnel ayant eu lieu en 1843.

1849.

53. (35). — *Chemin de fer de* **York à Newcastle et Berwick.** Méd. Bronze et métal blanc. Diam. : 45mm.

Dans la légende du catalogue précédent, au droit, le mot : AND doit être remplacé par le signe : & ; au revers, le second mot de l'inscription dans le champ doit être : MAJESTY et non : MAYESTY et le dernier mot de l'inscription sur le tour doit se lire : GATESHEAD et non : GATESHAAD.

Actuellement dans le réseau du « North Eastern ».

1850.

54. (36). — **Pont** *du chemin de fer sur le* **détroit de Menai**. Méd. par L. C. Wyon. Bronze. : Diam. : 58mm.

55. — Même sujet. Méd. par Allen et Moore, éditée par J. Aronson. Etain. Diam. : 64mm.

Droit. La vue du pont tubulaire, d'où débouche, à gauche, un train de chemin de fer ; à l'arrière-plan, le pont suspendu ; sur la mer, de nombreuses embarcations. A l'exergue : THE MENAI SUSPENSION AND | BRITANNIA TUBULAR | BRIDGES. Sur la ligne de l'exergue : ALLEN & MOORE F.

Rev. L'inscription : DETAILS | OF THE | BRIDGES, à la suite de laquelle, les détails concernant la construction sont inscrits sur deux colonnes ; celle de gauche, pour le pont suspendu; celle de droite, pour le pont tubulaire. Au bas : PUBLISHED BY | J. ARONSON BANGOR.

1855.

56. (9bis). — *Chemin de fer de* **Ballymena à Portrush**. Ticket par J. C. Parkes. Argent. Diam. : 35mm.

Droit. Sur le tour : BALLYMENA BALLYMONEY COLERAINE AND PORTRUSH JUNCTION

RAILWAY ; au bas, une rosette. Dans le champ, une locomotive tournée à droite ; à l'exergue : FREE TICKET ¦ FOR LIFE; en haut de l'exergue, à gauche : J. C. PARKES F.

Rev. Comme dans le catalogue précédent, sauf que le millésime, gravé de façon peu distincte, doit être lu : *1855* et non : *1835* ce qui a modifié le classement de la médaille.

Actuellement dans le « Northern Counties Committee (Ireland) », section du « Midland ».

57. — *Chemin de fer de* **South Devon.** Méd. Etain. Diam. : 36mm.

Droit. Une locomotive tournée vers la droite. Sur le tour supérieur : BRADLEY WOOD FETE JUNE 28th & 29th 1855 ; au bas : SOUTH DEVON RAILWAY.

Rev. Vue d'un bâtiment ; sur le tour, l'inscription : TEIGNMOUTH & DAWLISH INFIRMARY SUPFORTED BY VOLUNTARY CONTRIBUTIONS ESTABLISHED 1848.

Actuellement dans le réseau du « Great Western ».

58. — *Chemin de fer de* **Newcastle, North Shields & Tynemouth.** Méd. ovale non datée (vers 1855).

Cette médaille figurerait dans un cadre de l'Automobile Club de Londres ; la face vue montre les écussons aux armes des trois villes.

Actuellement dans le réseau du « North Eastern ».

1857

59. — *Chemin de fer de* **Newport à Abergavenny et Hereford** *(viaduc de Crumlin).* Méd. par J. Hinks. Argent et étain. Diam. : 38mm.

Droit. Une vallée boisée que traverse un viaduc à piles et tablier métalliques sur lequel passe, vers la gauche, un train de chemin de fer ; à droite, un grand arbre. Sur le tour supérieur, en deux lignes : NEWPORT ABERGAVENNY & HEREFORD RAILWAY | EXTENSION TO TAFF VALE. A l'exergue : CRUMLIN VIADUCT ; sur la ligne de l'exergue : J. HINKS BIRMm.

Rev. Sur le tour : MESSrs LIDDLE & GORDON ARE THE ENGINEERS OF THE RAILWAY, Mr T. W. KENNARD ENGINEER & CONTRACTOR FOR THE VIADUCT. Dans le champ, en treize lignes, la dixième, cintrée : THIS VIADUCT | IS ENTIRELY OF IRON | AND IS 200 FEET HIGH | AND | ONE THIRD OF A MILE | IN LENGTH | FIRST COLUMN ERECTED | IN DECEMBER 1853 | BY | LADY ISABELLA FITZMAURICE | OPENED | ON 1st JUNE | 1857.

Actuellement dans le réseau du « Great Western ».

1859.

60. (38). — *Chemin de fer de* **Llanidloes à Newton.** Méd. par J. Moore. Bronze. Diam. : 38mm.

Droit. Un train de chemin de fer, avec une locomotive fumante, passe à gauche ; au dessus, un soleil rayonnant ; à l'exergue, deux mains entrelacées et la signature : J. MOORE F.

Rev. Légende en huit lignes : OPENING | OF THE | LLANIDLOES | AND | NEWTOWN | RAILWAY | AUGUST 31st | 1859.

1861.

61. (38bis). — **Tramways de Londres.** Jeton ovale percé et non daté. Cuivre jaune. Haut. : 19mm ; larg. : 25mm.

Au revers, l'inscription doit se lire : MARBLE ARCH STREET RAIL Co.

1862.

62. — **Tunnel de la Tamise.** Méd. par Schnitzspahn et Wiener. Bronze. Diam. : 41mm.

Droit. La tête du prince Albert.

Rev. Vue du tunnel.

63. — **Même sujet.** Méd. Bronze. Diam. : 41mm.

Droit. Vue des bâtiments de l'exposition.

Rev. Vue du tunnel.

1874.

64. — *Chemin de fer d'***Ilfracombe.** Méd. Etain. Diam. : 32mm.

Droit. L'inscription : ILFRACOMBE RAILWAY OPENED. JULY 20th 1874. HOPES & WISHES OF 20 YEARS NOW REALIZED.

Rev. L'inscription : ATTWOOD & Co TAILORS & OUTFITTERS 123 HIGH ST ILFRACOMBE.

1881.

65. (39). — **Centenaire de Stephenson.** Méd. par T. P. Chapman. Or, argent, bronze et étain. Diam. : 45mm.

66. (40). — **Même sujet.** Méd. par T. P. Chapman. Etain. Diam. : 45mm.

La locomotive représentée au revers est la « LOCOMOTION » ; elle est suivie d'un tender portant une caisse à eau ; aucun personnage ne s'y trouve.

67. (41). — **Même sujet.** Méd. Etain doré et non doré. Diam. : 30mm.

67bis. — **Même sujet.** Méd. montée dans un cadre doré à bélière, le bord à pointes étoilées. Etain. Diam. : 28 ½ mm sans le cadre.

Droit. Le buste de Stephenson à gauche entre deux palmes, sur le tour supérieur : GEORGE STEPHENSON.

Rev. Locomotive tournée à gauche ; sur celle-ci, l'inscription : S. & D.RY N° 1 1825. Au dessus : GEORGE STEPHENSON CENTENARY ; en dessous : JUNE 9th 1881.

67ter. — **Même sujet.** Méd. Etain. Diam. : 32mm.

Droit. La tête de Stephenson tournée à gauche. Sur le tour, au dessus : GEORGE STEPHENSON ; au dessous : ENGINEER.

Rev. La vue d'une ancienne locomotive sur un piédestal, au dessous : THE

« ROCKET ». Sur le tour, en haut : GEORGE STEPHENSON'S CENTENARY ; en bas : JUNE 9 1881.

1885.

68. — *Chemin de fer de* **Hull Barnsley** *et Jonction de* **West Riding.** Méd. éditée par Barnett et Scott. Etain doré et non doré. Diam. : 38mm.

Droit. Dans un encadrement quadrilobé, en haut, une roue ailée, en bas, les armoiries du port de Hull, deux dauphins entourant un trident coupant le millésime : *1880*, année de la concession. A gauche, l'écusson de Hull ; à droite, celui de Barnsley ; dans les quatre angles, la rose du Yorkshire. Sur le tour : HULL, BARNSLEY AND WEST RIDING JUNCTION RAILWAY AND DOCK COMPANY.

Rev. Inscription en dix lignes : IN COMMEMORATION | OF | THE OPENING OF | THE HULL BARNSLEY & | WEST RIDING JUNCTION | RAILWAY & DOCK | — BY — | Lt COL. GERARD SMITH M. P. | CHAIRMAN OF THE COMPANY | JULY 16th 1885. Au bas : BARNETT & SCOTT. HULL.

68bis. — **Même sujet.** Méd. éditée par Barnett et Scott. Etain. Diam. : 28 ½ mm. Identique à la précédente, sauf le diamètre différent.

1887.

69. — *Chemin de fer de* **Londres et North Western**. *(Ateliers de Crewe.)* Méd. Etain. Diam. : 39mm.

Droit. La tête diadémée de la reine Victoria tournée à gauche. Sur le tour : IN COMMEMORATION OF THE JUBILEE REIGN OF H. I. M. QUEEN VICTORIA 1837-1887.

Rev. Sur le tour : DEDICATION OF QUEEN'S PARK CREWE PRESENTED TO THE TOWN BY THE L. & N. W. RAILWAY COMPy. Concentriquement, dans la partie supérieure : 50th ANNIVERSARY OF RAILWAY TRIUMPH. Dans le champ, une locomotive tournée à gauche ; au dessus : CREWE 1887. Au dessous : 3000th ENGINE | BUILT AT CREWE WORKS. Dans une banderole : F. W. WEBB C. E. | MAYOR.

1890.

70. (42). — **Pont du Forth**. Méd. éditée par L. Ch. Lauer. Bronze. Diam. : 65mm.

Au revers, dans le catalogue précédent, le millésime : *1900* doit être remplacé par : *1890* et le mot : LENGHT doit être orthographié : LENGTH.

1892.

71. — **Tramway de Leeds**. Méd. Bronze. Diam. : 38mm.

Droit. L'écusson de la ville ; de chaque côté et au dessus, un hibou couronné ; au dessous, une banderole avec l'inscription : PRO REGET LEGE. Sur le tour : ROUNDHAY ELECTRIC TRAMWAY ⁂ LEEDS ⁂.

Rev. Sur le tour : TRAMWAYS INSt OF GREAT BRITAIN JANy 8th 1892. Dans le

champ, en sept lignes . COMPTts OF | THE | THOMSON HOUSTON | INTERNATIONAL | ELECTRIC Coy | ——— | 35 PARLIAMENT St | LONDON.

1898.

72. — *Chemin de fer de* **Lynton à Barnstaple.** Méd. Etain. Diam. : 38mm.

Droit. Inscription en sept lignes : OPENING | OF THE | LYNTON | AND | BARNSTAPLE | RAILWAY | 11th MAY 1898.

Rev. Les armoiries de l'ancienne ville de Barnstaple représentant un château fort ; au dessus : C. E. R. CHANTER, MAYOR. A l'exergue : BARNSTAPLE.

1906.

73. — *Chemin de fer du* **North Eastern.** *(Pont Edouard sur la Tyne.)* Méd. par Elkington. Argent, bronze, aluminium, étain et plomb. Diam. : 48mm.

Droit. La vue du pont du chemin de fer sur la Tyne à Newcastle. Au dessus, l'inscription : NORTH EASTERN | RAILWAY. A l'exergue : KING EDWARD BRIDGE | OVER | THE RIVER TYNE. Au bas : ELKINGTON.

Rev. Dans le champ, l'inscription en quinze lignes : COMMENCED MAY 1902 | LENGTH 2500 Ft | CENTRE SPANS 300 Ft | SOUTH SPAN 191 Ft | NORTH SPAN 231 Ft | WIDTH 48 Ft 6 IN | HEIGHT 110 Ft | WEIGHT OF STEEL WORK 5782 TONS | ENGINEER | C. A. HARRISON C E | CONTRACTORS | THE CLEVELAND BRIDGE & ENGng Co | OPENED ON JULY 10th 1906 | BY | H. M. KING EDWARD VII. De chaque côté, une branche de laurier fruité.

1909.

74. — *Chemin de fer du* **North Eastern.** *(Pont Reine Alexandra sur la Wear.)* Méd. Argent, bronze et étain. Diam. : 64mm.

Droit. Vue du pont sur la Wear ; à droite et à gauche, des constructions ; dans le fond, paysage montagneux. Au dessus, en trois lignes : NORTH - EASTERN - RAILWAY | AND | CORPORATION - OF - SUNDERLAND. A l'exergue, en six lignes : QUEEN ALEXANDRA BRIDGE, SUNDERLAND | COMMENCED SEPTEMBER 1904 | OPENED BY | THE RT. HON. THE EARL OF DURHAM K. G | LORD LIEUT. OF THE COUNTY | JUNE 10th 1909.

Rev. Dans deux cercles, à gauche, l'écusson armorié de la corporation de Sunderland et à droite, celui du chemin de fer du North Eastern dans un champ trilobé. Au dessus, en six lignes : RT. HON. J. L. WHARTON | CHAIRMAN N. E. R. | CHARLES A. HARRISON D. SC. M. I. C. E. ENGINEER, WILLIAM ARROL LTD & MITCHELL BROS | CONTRACTORS. Au bas, en trois lignes : ARTHUR F. YOUNG . MAYOR | FRANCIS M. BOWEY | TOWN CLERK.

Sans date.

75. — *Chemin de fer de* **Bristol à Exeter.** Méd. Or. Diam. : 28mm.

Droit. Dans un cercle trilobé, à gauche et à droite, les écussons aux armes des deux villes ; dans le compartiment supérieur, le cimier de Bristol (Crest). A l'extérieur, les mots : BRISTOL | EXETER | RAILWAY.

Rev. Sur une tablette terminée en queue d'aronde, le mot : DIRECTOR ; au dessus, les lettres : B. & E. R. Au dessous, dans un écusson, le chiffre : 7.

Cette pièce n'aurait été frappée qu'à dix exemplaires pour les directeurs ; la ligne fait actuellement partie du réseau du « Great Western ».

76. — *Chemin de fer de* **Sevenoaks.** Méd. uniface. Bronze. Diam. : 51mm.

Sur le tour, en caractères gothiques : THE SEVENOAKS RAILWAY COMPANY ; au bas : INVICTA. Dans le champ, quatre écussons armoriés sur un fond de rinceaux.

Actuellement dans le réseau du « South Eastern & Chatam ».

77. *Chemin de fer de* **Staines Wokingham et Woking.** Méd. uniface. Bronze. Diam. : 44mm.

Sur le tour, en caractères gothiques : STAINES WOKINGHAM AND WOKING RAILWAY COMPANY. Un écusson entouré d'ornements comprenant quatre compartiments armoriés.

Actuellement dans le réseau du « London & South Western ».

Tickets et libres parcours.

78. — Nous rangeons sous cette rubrique spéciale et sous un même numéro les pièces de cette catégorie non datées qui bien que n'ayant pas le caractère de médailles commémoratives, présentent toutefois par leur ancienneté un intérêt spécial pour une série numismatique des chemins de fer. Les pièces datées de la même espèce ont été cataloguées dans l'ordre chronologique sous les numéros 13 et 56.

A. (2). — *Chemin de fer de* **Gloucester à Cheltenham.** Ticket. Bronze. Diam. : 41mm.

Au droit, la phrase du catalogue précédent : ET UNE VOITURE A VOYAGEURS..... SUR UN CHASSIS DE WAGON, doit être remplacée par la suivante : ENTRE LESQUELS, UN WAGON DÉCOUVERT DANS LEQUEL SE TROUVENT DE NOMBREUX VOYAGEURS.

Des exemplaires portent au revers : N° 2 au lieu de : N° 1.

Ce ticket était en usage vers 1830 et remplaçait les tickets en papier.

B. (8). — *Chemin de fer de* **Leicester à Swannigton.** Libre parcours. Bronze. Diam. : 46mm.

Ce libre parcours, en usage vers 1832, servait aux propriétaires du charbonnage ou aux négociants dont le nom était inscrit au revers ; la ligne fait actuellement partie du réseau du « Midland ».

C. (9). — *Chemin de fer de* **Dublin à Kingston.** Ticket. Nickel argenté. Diam. : 20mm.

Au droit, dans le catalogue précédent, le mot : AND sur le tour doit être remplacé par le signe : &.

Ce jeton (token) était en usage à l'époque de l'ouverture de la ligne, en 1834 ; la ligne entra en 1856 dans le réseau du « Dublin Wicklow and Wexford » ; elle fait actuellement partie de celui du « Dublin & South Eastern ».

D. (12). — *Chemin de fer de* **Londres à Greenwich.** Ticket. Cuivre argenté ou non argenté. Diam. : 34mm.

Au droit et au revers dans le catalogue précédent, le mot : AND sur le tour doit être remplacé par le signe : &.

Ce jeton, de même que le suivant, était en usage vers 1838 ; la ligne fait actuellement partie du réseau du « South Eastern ».

E. (13). — **Même sujet.** Ticket. Cuivre argenté et non argenté. Diam. : 28mm.
Même rectification que pour le jeton précédent.

F. (43). — *Chemin de fer de* **Londres à Croydon**. Libre parcours. Ivoire. Diam. : 40mm.

Au droit, dans le catalogue précédent, l'inscription doit être en deux lignes et au revers, le mot : AND doit être remplacé par le signe : &.

G. — **Même sujet.** Libre parcours. Ivoire. Diam. : 38mm.

Droit. Sur le tour : LONDON AND CROYDON RAILWAY ; dans le champ, en deux lignes : PASS | NOT TRANSFERABLE.

Rev. L'inscription gravée en trois lignes : CAPT. C. W. TYNDALE | SOUTH EASTERN | RAILWAY COMPY.

H. — *Chemin de fer* **Eastern Counties.** Libre parcours. Argent. Diam. : 38mm.

Droit. Inscription en cinq lignes, la première convexe, la dernière concave : FREE PASS | EASTERN COUNTIES RAILWAY | CAMBRIDGE LINE | AND | NORFOLK RAILWAY.

Rev. Inscription en trois lignes gravées : N° 24 | CAPt CHS WM TYNDALE | DIRECTOR.

La concession date de 1836 et l'ouverture à l'exploitation de 1846.

I. — *Chemin de fer de l'***Union Eastern.** Pièce uniface. Libre parcours. Ivoire. Diam. : 32mm.

Dans le champ : FREE | TICKET. Sur le tour : EASTERN RAILWAY. MAYOR TYNDALE.

En usage vers 1843.

J. — *Chemin de fer* **Eastern Counties.** Libre parcours. Bronze. Diam. : 30mm.

Droit. Dans le champ, une aile largement déployée, posée sur un mince rouleau à torsades ; sur l'aile, une croix. Sur le tour : EASTERN COUNTIES RAILWAY ; au bas, le monogramme : L H.

Rev. Sur le tour supérieur : GOODS DEPARTMENT ; au bas : LONDON ; dans le champ : N° et la place pour l'indication d'un nombre et de la ligne.

Cette pièce n'a pas été employée ; elle date de 1844 environ.

K. — *Chemin de fer de* **Yarmouth à Norwich.** Libre parcours. Argent. Diam. : 36mm.

Droit. Dans le champ, en trois lignes gravées : CHAS WILLM | TYNDALE, | DIRECTOR. Sur le tour : YARMOUTH & NORWICH RAILWAY.

Rev. Inscription gravée en cinq lignes, la première convexe : YARMOUTH | AND | NORWICH | RAILWAY | N° 7.

En usage vers 1844. Les lignes qui font l'objet des quatre numéros précédents font actuellement partie du réseau du « Great Eastern ».

L. — *Chemin de fer* **Central Ecossais**. Libre parcours. Ovale allongé. Argent. Haut. : 13mm. Larg. : 46mm.

Droit. Inscription gravée en deux lignes entremelées d'arabesques : SCOTTISH CENTRAL RAILWAY | FREE TICKET.

Rev. Inscription gravée en deux lignes entremelées d'arabesques : JOSEPH LOCKE ESQre | CIVIL ENGINEER.

M. — *Chemin de fer de* **Lancastre à Carlisle.** Libre parcours. Ovale allongé. Argent. Haut. : 15mm. Larg. : 36 ½mm.

Droit. Inscription gravée en deux lignes : LANCASTER & CARLISLE | RAILWAY.

Rev. Inscription gravée : JOSEPH LOCKE ESQ.

COLONIES ANGLAISES

AUSTRALIE

1855.

79. (44). — *Chemin de fer de* **Sydney**. Penny. Bronze. Diam. : 34mm.

Droit. Sur le tour : TO COMMEMORATE THE OPENING OF ; dans le champ : THE | SYDNEY | RAILWAY | 26thSEPTr | 1855.

Rev. Sur le tour : AUSTRALIAN TEA MART. SYDNEY. Dans le champ : HANKS | AND | LLOYD.

80. (45). — **Même sujet.** Half-penny. Bronze. Diam. : 29mm.

INDES ORIENTALES.

1860.

81. (46). — *Chemin de fer de* « **East Indian** ». Méd. Argent et bronze. Diam. : 73mm.

82. — **Même sujet**. Méd. Argent et bronze, Diam. : 73mm.

Variété de la médaille précédente, différant par l'inscription au revers dans le champ et sur le tour. La première, en seize lignes au lieu de dix-sept, doit se lire ainsi : THE | EAST INDIAN RAILWAY | PROJECTED BY | ROWLAND MACDONALD STEPHENSON | GEORGE TURNBULL BEING CHIEF ENGINEER | WAS COMMENCED IN THE XVth YEAR OF THE REIGN OF | VICTORIA | JAMES ANDREW MARQUIS OF DALHOUSIE K. T. | BEING GOVERNOR GENERAL OF INDIA | AND WAS | OPENED TO RAJMAHAL | IN THE XXIVth YEAR

OF THE SAME GRACIOUS REIGN | CHARLES JOHN EARL CANNING, G. C. B. | BEING VICEROY OF INDIA AND GOVERNOR GENERAL | A. D. | MDCCCLX. Sur le tour : PROSPER THOU THE WORK OF OUR HANDS UPON US : O PROSPER THOU OUR HANDY WORK. PS XC. ; la première partie de l'inscription au revers de la médaille précédente est donc supprimée.

CANADA.

1837.

83. — *Chemin de fer de* **Montreal à Lachine.** Méd. non datée. Cuivre. Diam. : 34mm.

Droit. Dans le champ, sur un cartel, une locomotive fumante à quatre roues passant à gauche ; au dessus, l'inscription : MONTREAL & LACHINE ; au dessous, circulairement : RAILROAD COMPANY.

Rev. A la partie supérieure, les mots : THIRD CLASS ; au bas, devant un tronc d'arbre, un castor tourné à droite, au bord d'une rivière.

Au centre, un trou rond, le bord perlé

A l'origine, le chemin de fer était fort employé par les indiens et d'autres travailleurs ; les tickets en carton étant peu résistants, la Compagnie introduisit les tickets en métal décrits ci-dessus ; le trou permettait aux conducteurs des trains de les enfiler sur un fil de laiton.

1860.

84. (47). — **Pont Victoria à Montreal.** Méd. Bronze. Diam. : 44mm.

Ce pont sur le Saint-Laurent fut exécuté sous la direction de Robert Stephenson.

85. — **Même sujet.** Méd. par M. D. Wyatt et J. S. Wyon. Bronze. Diam. : 48mm.

Droit. Sur le tour : ALBERT EDWARD PRINCE OF WALES. Dans le champ, son buste tourné à gauche ; au bas : J. S. WYON SC.

Rev. La couronne royale traversée par trois plumes nouées au bas par un ruban entrelacé portant l'inscription : ICH DIEN. Autour, un ruban s'enroule sur un fond de feuillage de platane et porte trois fois l'inscription : WELCOME. A droite : J. S. WYON SC. ; à gauche : M. D. WYATT DES. Sur le tour : VISITED CANADA AND INAUGURATED THE VICTORIA BRIDGE.

86. — **Même sujet.** *(Exposition Canadienne.)* Méd. par J. S. Wyon. Bronze. Diam. : 38mm.

Droit. Les armes du Canada, un écusson accosté à gauche d'un ouvrier tenant un marteau, à droite, d'une femme ayant à ses pieds une poterie antique. Au dessus, la tête casquée de Minerve dans une couronne de feuillage ; au bas, sur un ruban à replis : MEDITANDO ET VARIAS USUS EXTUNDERET ARTES. A gauche : J. S. WYON ; à droite : LONDON. Sur le tour : Lr CANADA BOARD OF ARTS & MANUFACTURES. CHAMBRE DES ARTS ET MANUFACTURES BAS CANADA.

Rev. Dans une couronne formée de deux branches de platane nouées par un ruban, la couronne royale traversée par des plumes comme à la médaille précédente ; au dessous, l'inscription en huit lignes : EXPOSITION OF | CANADA INDUSTRY | — | OPENING OF | VICTORIA BRIDGE | BY H. R. H. | PRINCE OF WALES | — | MONTREAL | 1860.

87. (48). — **Même sujet.** Méd. par A. Hoffnung. Etain. Diam. : 51mm.

Droit. La vue du pont ; sur l'eau, des bateaux ; au dessus, dans un ovale, les armes de Montreal avec le castor ; sur les côtés, deux Indiens, l'un, debout ; l'autre, assis; derrière, un lion et une licorne sous lesquels, sur une banderole, les mots : ROSS - STEPHENSON. Sur le tour ..... la suite comme dans le catalogue précédent.

Le revers comme dans ce dernier catalogue, sauf que le mot : CONSITS doit être orthographié : CONSISTS et qu'à la suite du mot : COST, au lieu de : £ (livres sterling), il faut lire : § (dollars).

88. — **Même sujet.** Méd. par A. Hoffnung. Etain. Diam. : 51mm.

Variété de la médaille précédente. La somme : § 7.000.000 est remplacée par : § 5,000,000.

Sans date.

89. (49). — *Chemin de fer* « **Grand Trunk of Canada** ». Méd. Bronze. Diam. : 45mm.

Dans le catalogue précédent, le mot : TREWITHIK de la légende au droit doit être orthographié : TREVITHICK.

UNION SUD-AFRICAINE.

1890.

90. (50). — *Chemin de fer de* **Bloemfonteyn à Johannesburg**. *(Ancien Etat d'Orange.)* Méd. Etain.

1892.

91. (51). — *Chemin de fer de* **Natal et d'Orange**. *(Anciens Etats libres du même nom.)* Méd. Métal blanc. Diam. : 38mm.

Au dessus de la locomotive, au droit, on voit deux mains entrelacées; l'inscription du catalogue précédent doit se lire : 1892 | NATAL | & ORANGE FREE STATE RAILWAY.

1895.

92. (52). — *Chemin de fer de* **Prétoria à Delagoa.** *(Ancienne République du Transvaal.)* Méd. par J. P. M. Menger. Bronze. Diam. : 44mm.

93. (53). — **Même sujet.** Méd. Argent. Diam. : 32mm.

1897.

94. (54). — *Chemin de fer du* **Cap à Bulawayo.** *(Rhodésie.)* Méd. ovale, uniface, à bélière. Haut. : 32mm. Larg. : 25mm.

Cette ligne amorce par le sud, la grande ligne transcontinentale du Cap au Caire.

BELGIQUE

N. B. — Les numéros d'ordre entre parenthèses rappellent ceux du catalogue précédent (édition de 1905) auquel on se reportera pour la description détaillée des médailles en cas d'omission dans le présent supplément.

1835.

95. (54). — **Système de Chemin de fer.** *(Loi du 1er mai 1834.)* Méd. par Braemt. Argent et bronze. Diam. : 50mm.

Dans le système établi par la dite loi, les grandes lignes de chemins de fer partaient d'un point initial placé à Malines, repéré par la première colonne milliaire qui fut inaugurée le 5 mai 1835, lors des fêtes d'inauguration de la ligne même ; la force des choses fit plus tard de Bruxelles le centre où convergèrent les lignes principales et la colonne milliaire initiale, devenue sans signification, disparut lors d'un remaniement de la gare.

96. (55). — *Chemin de fer de* **Bruxelles à Malines**. Méd. par Borrel. Bronze et étain. Diam. : 42mm.

97. (56). — **Même sujet.** Méd. par Borrel. Bronze et étain. Diam. : 42mm.
Variété de la précédente avec les têtes accolées du Roi et de la Reine.

98. (57). — **Colonne inaugurale des chemins de fer.** Méd. par Braemt. Argent et bronze. Diam. : 67mm.

1836.

99. (58). — *Chemin de fer de* **Malines à Anvers**. Méd. par Hart. Bronze. Diam. : 50mm.

1837.

100. (59). — *Chemin de fer de* **Gand à Termonde.** Méd. par Braemt. Argent et bronze. Diam. : 50mm.

101. — **Même sujet**. Méd. par Braemt. Argent et bronze. Diam. : 50mm.
Variété de la médaille précédente dont elle diffère en ce que, au droit, la signature du médailleur se trouve sur la section du cou et non au dessous.

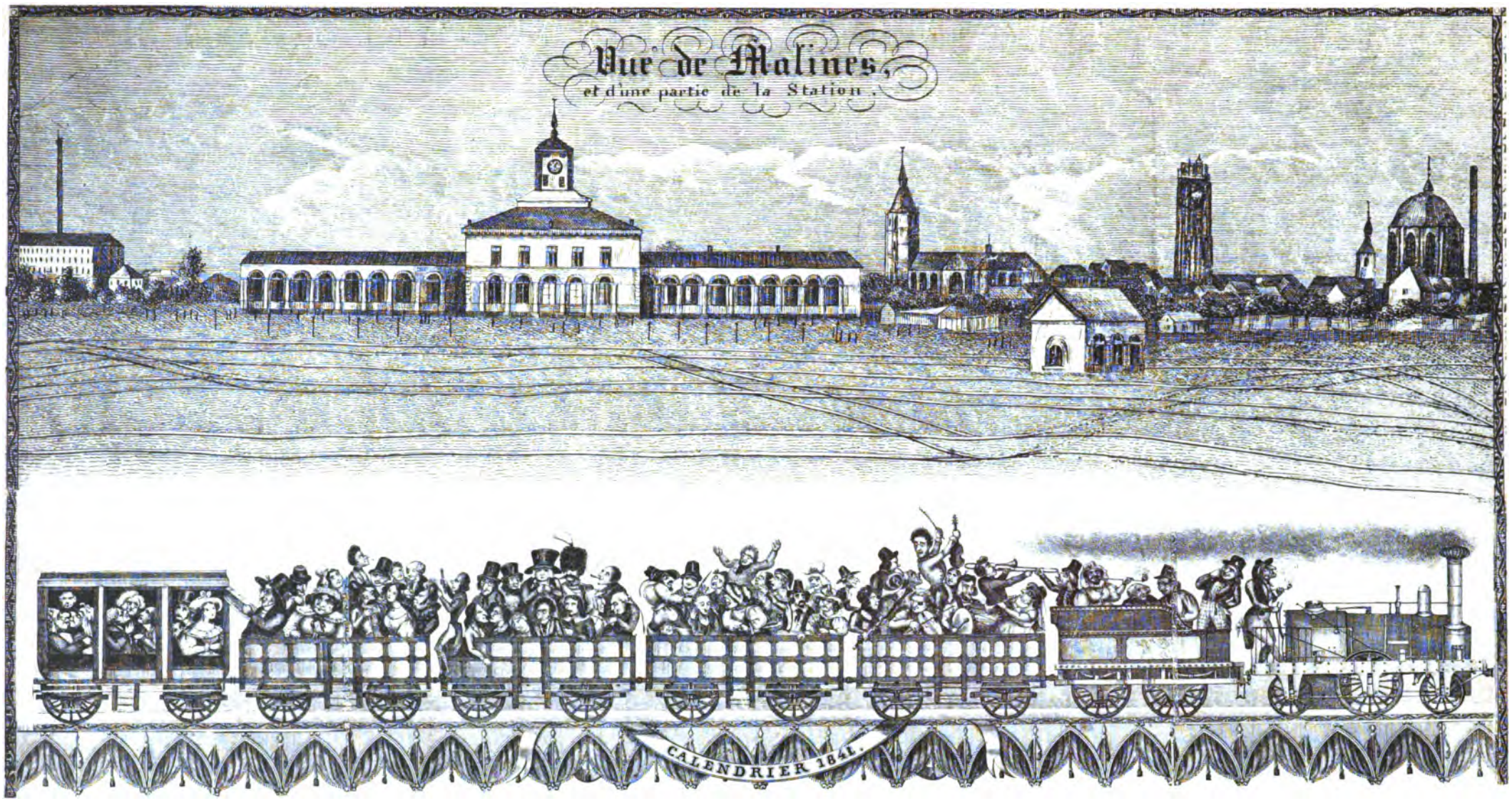


ILLUSTRATION D'UN CALENDRIER PUBLIÉ PAR P. CREMETTI, (RUE DE L'ÉTUVE, 15, A BRUXELLES.)

Il existe des exemplaires en argent frappés sur flan mince, pesant 32 grammes, tandis que le poids normal est de 46 grammes.

1839.

102. (60). — **Canaux et chemins de fer.** *(Embranchements vers Houdeng et Bellecourt).* Méd. par Braemt. Argent et bronze. Diam. : 46mm.

103. (61). — *Chemin de fer de* **Gand à Courtrai.** Jeton. Plomb. Diam. : 25mm.

1841

104. (62). — **Station du Nord à Bruxelles.** *(Jonction des gares du Nord et du Midi).* Méd. sans nom de médailleur (Jouvenel ?). Bronze. Diam. : 56mm.

105. (63). — **Arsenal de Malines.** Méd. non datée (1841). Bronze. Diam. 33mm.

1842

106. — **Société Générale de Belgique.** Méd. par Braemt. Bronze. Diam. : 67mm.

Droit. La façade de l'église Saint-Joseph surmontée de l'œil de la Providence. Sur le tour : LE VI AVRIL MDCCC XLII, XIme ANNÉE DU RÈGNE DE S. M. LÉOPOLD I, ROI DES BELGES ..... A l'exergue, en deux lignes : A DIEU TOUT PUISSANT | L'INDUSTRIE BELGE. A gauche : SUYS ARCHIT ; à droite : BRAEMT SC.

Rev. Dans une couronne de chêne, une tablette à trois compartiments, surmontée d'une ruche entourée d'abeilles, entre deux cornes d'abondance. Dans le compartiment du milieu, le plan du quartier Léopold ; dans celui de droite, le nom du gouverneur et ceux des directeurs ; dans celui de gauche, l'énumération des industries patronnées par la Société Générale, au nombre desquelles on lit : CHEMINS DE FER. Sur le tour : SOCIÉTÉS PLACÉES SOUS LE PATRONAGE DE LA SOCIÉTÉ GÉNÉRALE POUR FAVORISER L'INDUSTRIE NATIONALE.

107. (70). — **Station de Liège-Guillemins.** *(Chemin de fer Belge-Rhénan.)* Méd. non datée par Léonard Jehotte. Etain. Diam. : 40mm.

La notice du catalogue précédent doit être remplacée par la suivante :

C'est par erreur que Guioth, dans son histoire numismatique de la Belgique t. 1er p. 59, dit que cette médaille devait commémorer, en 1844, le premier anniversaire de l'inauguration du chemin de fer Belge-Rhénan. Le graveur la destinait à l'inauguration de la station des Guillemins à Liege, ainsi qu'il résulte d'une inscription, à l'encre, qu'il avait tracée dans l'exergue vide d'un exemplaire : INAUG. DE LA STATION DE LIÈGE | 10 JUILLET 1842. Cet exemplaire remis par la famille à M. Frédéric Alvin qui a consigné la rectification dans la Revue Belge de numismatique 1887. — p. 255) appartient au cabinet des médailles de la Bibliothèque Royale à Bruxelles, ainsi que le second exemplaire connu, tous deux en étain ; le coin est détruit. Il existe des reproductions unifaces du droit qui a servi à d'autres médailles du même graveur et une, du revers, appartenant à M. Ed. Peny.

1843.

108. (64). — **Mort de Pierre Simons.** Méd. par E. Delbarre et Veyrat. Bronze. Diam. : 50mm.

109. (65). — *Chemin de fer de* **Verviers à Aix-la-Chapelle.** *(Belge-Rhénan.)* Méd. par Hart. Bronze doré, argenté ou nickelé. Diam. : 73mm.

110. (66). — **Même sujet.** Jeton par Hart. Argent, bronze et cuivre jaune. Diam. 27mm.

111. (67). — **Même sujet.** Variété du numéro précédent.

112. (68). — *Chemin de fer* **Belge-Rhénan.** *(Verviers à Aix-la-Chapelle.)* Variété des deux numéros précédents.

113. (69). — **Même sujet.** Variété des trois numéros précédents.

1844.

114. (71). — **Même sujet.** *(Premier anniversaire.)* Méd. par Verachter et Hart. Bronze doré, argenté ou nickelé. Diam. : 73mm.

1846.

115. (72). — *Chemin de fer de* **Bruxelles à Paris.** Méd. par Hart. Bronze. Diam. : 73mm.

116. (73). — **Même sujet.** Méd. par Hart. Bronze et étain. Diam. : 36mm.

Même sujet. Voir France, nos 195, 196 et 197 de ce catalogue.

1847.

117. (74). — *Chemin de fer de la* **Flandre Occidentale.** *(Station de Lichtervelde).* Méd. par Wurden. Bronze. Diam. : 40mm.

La Société des Chemins de fer de la Flandre Occidentale fut approuvée par arrêté royal du 4 juin 1845; la loi du 18 du même mois lui concéda un réseau dont le premier tronçon, de Bruges à Thourout fut inauguré le 4 octobre 1846; la dernière section de la ligne de Bruges à Courtrai dont faisait partie ce tronçon, fut ouverte à l'exploitation le 14 juillet 1847. Le complément du réseau ne fut construit que beaucoup plus tard, par suite de difficultés financières qui exigèrent l'intervention du gouvernement. Le réseau de 182 kilomètres de longueur, fut racheté par ce dernier en 1908.

118. (75). — **Même sujet.** Méd. par Wurden. Cuivre jaune. Diam. : 35mm.

1849.

119. (76). — *Chemin de fer de* **Tournai à Jurbise.** Méd. par J. Wiener. Bronze. Diam. : 50mm.

Cette ligne fut conçue par M. Desart, ingénieur des ponts et chaussées et concédée par la loi du 16 mai 1845 à MM. Mackenzie et consorts. Ceux-ci constituèrent, la même année, une société anonyme dans laquelle, comme dans nombre de sociétés de cette époque, les éléments anglais étaient prépondérants; on y voit figurer cependant M. Tercelin Sigard. De grandes difficultés furent rencontrées pour traverser la ville d'Ath, alors fortifiée; la même société possédait la ligne de Landen à St-Trond.

1850.

120. (77). — **Loi du 1er mai 1834 sur les chemins de fer.** Méd. par L. Wiener. Bronze. Diam. : 50mm.

1851.

121. (78). — **Charles Rogier.** *(Création des chemins de fer.)* Méd. par Jouvenel. Bronze. Diam. : 50mm.

122. (79). — *Chemin de fer d'***Ypres.** *(Concession modifiée.)* Jeton. Argent et bronze. Diam. : 33mm.

Ce chemin de fer d'Ypres à Comines et à Poperinghe appartenait au réseau de la Flandre Occidentale.

1852.

123. (80). — **Station d'Ypres.** Jeton. Argent et bronze. Diam : 33mm.

1854.

124. (81). — *Chemin de fer d'***Ypres.** *(Ouverture à l'exploitation.)* Jeton. Argent et bronze. Diam. : 33mm.

1856.

125. (82). — *Chemin de fer de* **Sambre et Meuse.** *(Ville de Walcourt.)* Méd. par Hart. Bronze. Diam. : 60mm.

La notice du précédent catalogue doit être remplacée par la suivante :

Les chemins de fer du pays situé entre la Sambre et la Meuse avaient été étudiés dès 1835 par le colonel De Puydt ; mais ce n'est guère qu'en 1845, après de nouvelles études de l'ingénieur anglais W. Cubitt que la concession fut octroyée à MM. Richards et Fearon ; ce groupe anglais forma la même année une société anonyme pour mettre à fruit les concessions qui comprenaient les lignes de Charleroi à Walcourt, Morialmé et Vireux ; de Walcourt à Florennes et Philippeville et de Mariembourg à Couvin ; à peine la première de ces lignes était-elle terminée, le 27 novembre 1852, que la compagnie se trouva aux prises avec des difficultés financières qui compromirent l'achèvement du réseau ; c'est grâce à la persévérance de M. Sheward que ces difficultés furent surmontées.

1857.

126. (83). — *Chemin de fer du* **Centre.** *(Ville de Binche.)* Méd. par Hart. Bronze. Diam. : 50mm.

La notice du précédent catalogue doit être remplacée par la suivante :

Ce chemin de fer avait pour principal objet de faciliter l'exportation du charbon du bassin du Centre vers la France ; une première demande en concession d'une ligne de Manage à Erquelinnes (frontière française) n'aboutit pas. Peu après, le vicomte de l'Epine, par la loi du 15 Juin 1853, obtint cette concession et repassa ses droits à une société approuvée par arrêté royal du 3 septembre suivant ; par convention, MM. Lamie-Murray et Marsuzy de Aguirre s'engagèrent moyennant forfait, à fournir la ligne achevée et en état d'exploitation. Ultérieurement, le point de raccordement au réseau de l'Etat fut reporté de la station de Manage à celle des Ecaussines et un embranchement fut concédé de Baume à Marchienne-au-Pont. La première section, inaugurée en 1857, fut celle de Baume à Erquelinnes qui desservait la ville de Binche.

1858.

127. (84). — *Chemin de fer de* **Lichtervelde à Furnes.** *(Ville de Dixmude.)* Méd. par Hart. Bronze. Diam. : 50mm.

Cette ligne se soude à Lichtervelde au réseau des chemins de fer de la Flandre occidentale; elle fut concédée le 9 janvier 1855 à M. Green qui constitua peu après une société du même nom: l'inauguration eut lieu le 11 mai 1858.

128. (85). — **Monument de William Chantrell**. *(Station d'Ypres)*. Jeton. Argent et bronze. Diam. : 33mm.

129. (86). — *Chemin de fer du* **Luxembourg**. *(Hommage à M. Vr Tesch.)* Méd. par L. Wiener. Bronze. Diam. 59mm.

La pénurie de voies de communication dans la province de Luxembourg avait amené la constitution, en 1828, d'une société pour mettre à fruit la concession d'un canal dans cette province concédé le 21 octobre 1825 par le roi Guillaume; ce canal était commencé quand la vogue des chemins de fer engagea une société anglaise à y substituer une voie ferrée. MM. Clossman et consorts se rendirent maîtres de toutes les actions de l'ancienne société et obtinrent, par la loi du 18 juin 1846, la concession d'une ligne de Bruxelles à Arlon et de divers embranchements; ils firent apport de leurs droits à la Grande Compagnie du Luxembourg approuvée par arrêté royal le 1er octobre suivant. Les travaux commencés furent bientôt entravés par des scandales financiers qui amenèrent des poursuites judiciaires et la condamnation à la prison du directeur Jamas Ashwell et de deux administrateurs anglais. La compagnie se trouvait dans une situation désespérée quand un homme d'une rare énergie, M. Vr Tesch prit les rênes de l'administration en 1855 et parvint à mener l'entreprise à bon port. La première section, de Bruxelles à la Hulpe, fut inaugurée le 12 août 1854 et la dernière, de Grupont à Arlon, le 27 octobre 1858.

1859.

130. (87). — **XXVme anniversaire de la loi 1er mai 1834.** Méd. par A. Geefs. Bronze. Diam. : 55mm.

1860.

131. (88). — **Monument de Pierre Simons.** Méd. par E. Delbarre et Veyrat. Bronze. Diam. : 50mm.

1868.

132. (89). *Chemin de fer d'***Anvers.** *(Hommage de la Chambre de commerce d'Anvers.)* Méd. à bélière par Baetes. Cuivre. Diam. : 25mm.

1869.

133. (90). — *Chemin de fer* **américain à Bruxelles**. Méd. par L. Suys et A. Fisch. Bronze. Diam. : 68mm.

Il s'agit du tramway alors à traction animale qui reliait la station du Nord à celle du Midi par les grands boulevards récemment construits; cette ligne et celle de Schaerbeek au Bois de la Cambre furent les premières établies à Bruxelles.

134. (91). — **Même sujet.** *(Hommage à l'ingr Tonnelier.)* Méd. par A. Fisch. Bronze. Diam. : 68mm.

1878.

135. (92). — *Chemin de fer de* **Tirlemont à Diest**. Méd. uniface. Bronze. Diam. : 38mm.

1879.

136. (93). — **Nouvelle station de Tournai**. Méd. avec ou sans bélière. Cuivre doré. Diam. : 23mm.

137. — **Même sujet.** Méd. avec ou sans bélière. Cuivre doré. Diam. : 33mm.

Droit. Identique à celui du numéro précédent sauf le module.

Rev. L'inscription dans le champ est comprise entre deux branches de laurier nouées par un ruban ; elle est identique à celle du revers du numéro précédent sauf que la date est en deux lignes ; 24 AOUT | 1879, ce qui porte à huit le nombre des lignes horizontales.

1880.

138. — **Même sujet.** Méd. par E. Geerts. Bronze. Diam. : 50mm.

Droit. Les têtes conjuguées du roi et de la reine, de profil vers la droite. Sur le tour : LÉOPOLD II ROI DES BELGES + MARIE-HENRIETTE REINE DES BELGES. Au bas : ED. GEERTS F.

Rev. Une couronne formée de deux branches de chêne nouées par un ruban ; dans celle-ci, une réserve circulaire avec l'inscription suivante sur le tour : 50ème ANNIVERSAIRE DE L'INDÉPENDANCE NATIONALE ✻ ; dans le champ, en cinq lignes : TOURNAI | — | FESTIVAL | DE LA | NOUVELLE GARE | 1880.

1881.

139. (94) — *Chemin de fer de* **Bruxelles à Tervueren.** *(Commune d'Auderghem.)* Méd. par A. Fisch. Bronze. Diam : 54mm.

Droit. Les effigies conjuguées de Léopold I et de Léopold II tournées à gauche. Sur le tour : MDCCCXXX - MDCCCLXXX. Au bas : A. FISCH.

Rev. Dans une couronne formée par deux branches de laurier nouées, une réserve avec la légende : COMMUNE D'AUDERGHEM | 50e | ANNIVERSAIRE | ET | INAUGURATION | DU | CHEMIN DE FER | ✻ | JUIN 1881 ✻ ; la première et la dernière ligne, courbées en sens inverse.

1882.

140. (95). — **Charles Rogier. Créateur des chemins de fer.** *(Cinquantenaire parlementaire.)* Méd. Bronze et étain. Diam. : 51mm.

1885.

141. (96). — **Même sujet. Promoteur des chemins de fer Belges.** *(Sa mort.)* Méd. par L. Wiener. Bronze. Diam. : 68mm.

142. (97). — **Cinquantenaire des chemins de fer.** *(Cortège historique.)* Méd. par A. Fisch. Bronze. Diam. : 51mm.

A l'occasion des fêtes du cinquantenaire, le gouvernement créa une décoration officielle dont il existe trois grandeurs; la plus grande et la plus petite en argent émaillé blanc et bleu, la troisième, en bronze. Les premières se portent attachées à un ruban bleu indigo avec liseré rouge; les trois décorations montrent au droit un double *L* entrelacé et sur le tour, l'inscription : 1er MAI 1834-1884. Au revers, une roue ailée, couronnée, lançant des éclairs. Le motif du revers se rencontre dans une très petite réduction montée sur un bouton pour être passé à la boutonnière. Ces insignes rappellent l'anniversaire de la loi et non celui de l'inauguration.

Rev. Dans un paysage, un train de tramway à vapeur dont la locomotive dégage une fumée abondante, circule en courbe vers la droite.

153. — Même sujet. Méd. uniface par G. Devreese. Bronze. Diam. : 65mm.

Le sujet et les inscriptions sont identiques à ceux du droit de la médaille précédente.

La Société Nationale des Chemins de fer vicinaux a célébré le XXVe anniversaire de sa fondation dans une réunion qui s'est tenue le 18 octobre 1909 au Palais des Académies, à Bruxelles. Pour perpétuer le souvenir de cette solennité, il a été distribué aux membres du Conseil d'administration et aux commissaires, ainsi qu'aux agents comptant plus de 24 années de service, un exemplaire en or de la médaille de petit module ; les autres agents en ont reçu des exemplaires en vermeil, en argent ou en bronze, suivant leur ancienneté. La reproduction de grand module a été remise aux invités de la Société.

154. — Auguste Moyaux. Plaquette par G. Devreese. Argent et bronze. Haut. 80mm. Larg. . 48mm.

Droit. Le buste tourné vers la gauche. Sur le bord droit : G. DEVREESE. A l'exergue, en cinq lignes : AUGte MOYAUX. INGÉNIEUR | ADMINISTRATEUR | Cie BELGE ITALIENNE DE CHEMINS DE FER | Sta FERRvie TICINO. NORD-MILANO | AREZZO-FOSSATO. NAPOLI-CUMA.

Rev. Une allégorie des chemins de fer figurée par deux gracieuses jeunes femmes à coiffures médiévales italiennes, vêtues de voiles transparents agités par le vent et qui se donnent la main ; l'allégorie est précisée par la roue ailée symbolique se trouvant au milieu de la frise au dessus ; à chaque extrémité de cette dernière, un écusson ; celui de droite, aux armes de l'Italie, celui de gauche, aux armes de la Belgique ; entre eux et la roue ailée, un ruban enroulé sur une branche de chêne ; sur le ruban, les millésimes : *1884-1909*. De chaque côté du motif principal, à droite, la tour conçue par Filarete pour le château Sforza à Milan ; à gauche, le panorama de Gubbio (Ombrie) d'où se détache le palais des Consuls. Dans le fond, le panorama des Alpes ; à l'exergue, le golfe de Naples, vu des hauteurs du Vomero.

Un exemplaire unique en ivoire du droit et du revers, reproduit en frontispice de cet ouvrage, a été offert au jubiliaire par le personnel supérieur des différentes sociétés ; il diffère de la plaquette décrite par ses dimensions. Haut. : 120mm. Larg. : 73mm. Le portrait au droit est légèrement retouché ; à droite, se trouvent les insignes du mineur, entre lesquels, horizontalement, les lettres : A(ssociation) I(ngénieurs) ; au dessus : Lg (Liège). Sur le bord droit : G. DEVREESE. A l'exergue, en six lignes : Sta FERROVIE : TICINO. NORD-MILANO | ARREZZO *(sic)* - FOSSATO. NAPOLI-CUMA | HOMMAGE D'AFFECTION ET DE RECONNce | OFFERT PAR LE PERSONNEL SUPÉRIEUR A | Mr AUG. MOYAUX ADMr DÉLÉGUÉ | A L'OCCASION DU XXVe ANNIVe DE SA DIRECTn.

Le portrait est celui de l'auteur du présent catalogue ; la plaquette a été frappée à l'occasion du 25me anniversaire de son entrée dans les affaires de chemins de fer patronnées par la Société Générale de Belgique, situées dans la Lombardie, dans l'Ombrie et à Naples comme le rappellent les motifs encadrant les figures principales. Les exemplaires en ivoire lui furent remis lorsqu'il abandonna la direction de ces chemins de fer.

Sans date.

155. — Sté Génle d'exploitation de chemins de fer. Méd. uniface. Cuivre. Diam. : 41mm.

Entre deux cercles concentriques, l'inscription : s^té g^le D'EXPLOITATION DE CHEMINS DE FER. Au bas, une rosette ; dans le champ, une locomotive fumante tournée vers la droite ; au dessous : BRUXELLES.

Le rôle de cette Société dans l'histoire des chemins de fer belges méritait un souvenir plus important. Une première Société anonyme d'exploitation de chemins de fer s'était constituée sous la direction de MM. Lebon et consorts, en 1863 et reprenait l'exploitation d'un réseau important (Lignes de la Flandre Occidentale, de Furnes à Lichtervelde, de Gand-Eecloo, etc.). D'autre part, en 1866, M. Simon Philippart constituait la Société des Bassins Houillers qui groupait sous une même direction l'exploitation de nombreuses lignes et notamment du chemin de fer du Centre. En 1868, ces deux sociétés se fusionnaient pour constituer la Société Générale d'exploitation des chemins de fer qui avec la Société du Grand Central se partageaient la presque totalité du réseau concédé, ne laissant à l'Etat Belge que les lignes principales d'intérêt international. En 1870, à la suite de spéculations malheureuses, les affaires constituées par M. S. Philippart qui présidait aux destinées de la Société Générale d'exploitation s'effondraient. L'Etat Belge y trouvait l'occasion d'écarter une concurrence redoutable et par convention avec cette société entrait en possession de la presque totalité de son réseau, à l'exception d'un petit nombre de lignes qui reprirent leur autonomie.

COLONIE BELGE

CONGO.

1898.

156. (102). — *Chemin de fer du* **Congo.** *(Matadi au Stanleypool.)* Méd. par Baetes. Argent. Diam. : 56^mm.

157. (103). — **Même sujet.** Méd. ovale à bélière par De Rudder et Wolfers. Or et argent. Haut. : 42^mm. Largeur : 23^mm.

Les mots : c(olonel) t(hys) de la description du revers dans le catalogue précédent, doivent être rectifiés comme suit : a(lbert) t(hys).

Sans date.

158. (104). — **Même sujet.** Jeton octogonal à bélière non daté. Cuivre. Larg. : 32^mm.

FRANCE

N. B. — Les numéros d'ordre entre parenthèses rappellent ceux du catalogue précédent (édition de 1905) auquel on se reportera pour la description détaillée des médailles en cas d'omission dans le présent supplément.

1824

159. — *Chemin de fer de* **St Etienne à la Loire.** Méd. par Depaulis et Depuymaurin. Argent. Diam. : 35mm.

Droit. La tête de Louis XVIII tournée à droite. Sur le tour : LOUIS XVIII ROI DE FRANCE ET DE NAVARRE. Au bas, en deux lignes : DEPAULIS F. | DEPUYMAURIN D.

Rev. Dans une couronne formée de deux branches de laurier nouées par un ruban, l'inscription en quatre lignes : CHEMIN | DE FER | DE St-ETIENNE | A LA LOIRE. Sur le tour : ORDONNANCE DU ROI DU 21 JUILLET 1824.

Cette médaille est le plus ancien souvenir numismatique relatif aux chemins de fer en France ; elle rappelle l'ordonnance royale qui autorisa la Société anonyme constituée pour mettre à fruit la ligne qui partant d'Andrézieux sur la Loire aboutissait au pont de l'Ane sur la rivière de Furens, territoire de St-Etienne ; cette ligne, étudiée par M. Beaunier qui utilisa les renseignements recueillis en Angleterre par M. de Gallois et concédée le 26 février 1823 à MM. de Lur Saluces et consorts, fut inaugurée le 1er octobre 1828.

1826.

160. — *Chemin de fer de* **St Etienne à Lyon.** Méd. par N. Tiolier. Argent. Diam. : 36mm.

Droit. Au premier plan, à droite, un vieillard couché tenant dans sa main gauche une corne d'abondance ; à gauche, une femme drapée, assise, tenant dans sa main gauche un aviron ; tous deux reposent le bras sur une urne renversée ; ils personnifient, le premier : le RHONE, la seconde : la LOIRE dont les noms sont inscrits l'un sur l'urne, l'autre sur l'aviron. A l'arrière-plan, un train de chemin de fer se dirigeant vers la gauche et un panorama de montagnes ; au dessus, plane Mercure tenant en main un caducée. A l'exergue : *1826* ; dans l'angle droit : N. TIOLIER.

Rev. Entre deux branches de lys nouées par un ruban, deux écussons aux

armes surmontés de couronnes héraldiques ; celui de gauche avec couronne murale aux armes de Lyon contient trois fleurs de lys qui ont disparu dans la médaille suivante frappée postérieurement. Sur le tour : CHEMIN DE FER DE S[t] ETIENNE ✻ A LYON ✻.

Cette médaille commémore la concession de la ligne de St-Etienne à Lyon par Givors, donnée le 27 mars 1826 et qui fut ouverte à l'exploitation par sections de 1830 à 1833. Dès 1827, l'un des concessionnaires et directeur de la ligne, Marc Seguin, essaya sur cette ligne, le premier en France, la traction par locomotive au moyen d'une vieille machine de Stephenson qu'il transforma ; il imagina notamment d'appliquer à la chaudière un faisceau tubulaire qu'il fit breveter en février 1828, invention que Stephenson compléta par le tirage forcé dû à la vapeur d'échappement.

La ligne de S[t],Etienne à Lyon réalisait avec la ligne de S[t] Etienne à la Loire la jonction du Rhône à la Loire, mais la navigation sur cette dernière restait fort difficile entre Andrézieux et Roanne ; pour y remédier, le gouvernement concéda le 21 juillet 1828 à MM. Mellet et Henry une ligne entre ces deux localités, qui fut ouverte au trafic en 1838 ; après différentes vicissitudes, ces lignes se fusionnaient (voir les notices des nos 176 et 219) pour entrer ensuite dans le réseau de la Cie du Grand Central et lors du démembrement de ce dernier, dans celui du Paris-Lyon-Méditerranée.

1830.

161. (105). **Même sujet.** Méd. par N. Tiolier. Argent. Diam. : 36[mm].

Droit. Identique à celui de la médaille précédente.

Rev. Identique à celui de la médaille précédente, sauf que les deux branches entourant les écussons sont de chêne fruité au lieu de lys et qu'il n'existe pas de lys dans l'écusson de gauche aux armes de la ville de Lyon.

Les modifications apportées à certains détails de cette médaille montrent qu'elle a été frappée sous le règne de Louis Philippe, tandis que la précédente l'avait été sous le règne de Charles X.

1835.

162. (106). — *Chemin de fer de* **Paris à S[t]-Germain.** Méd. par Barre. Argent et bronze. Diam. : 45[mm].

1836.

163. (107). — *Chemin de fer du* **Gard.** Méd. par E. Dubois. Bronze. Diam. : 52[mm].

La description du revers du catalogue précédent doit être remplacée par la suivante :

Rev. A l'avant plan, un bateau à vapeur ; dans le fond, le pont à cinq arches sur le Rhône à Beaucaire sur lequel passe un train vers la droite. A droite : E. DUBOIS. A l'exergue, l'inscription : ORD[ce] R[le] DU 12 MAI 1836 coupée au milieu par trois écussons couronnés portant les inscriptions : PARIS, NIMES, MARS[le], aux armes de ces trois villes.

164. (107[bis]). — **Même sujet.** Méd. uniface par E. Dubois. Cuivre. Diam. : 39[mm].

Variété de la médaille précédente dont elle reproduit le droit ; à l'exergue, la légende en quatre lignes, est modifiée comme suit : MINES DE LA GRAND'COMBE | ET | CHEMINS DE FER | DU GARD.

165. (108). — **Même sujet.** Méd. non datée par E. Dubois. Bronze. Diam. : 50mm.

Les chemins de fer du Gard comprenaient une ligne d'Alais à Beaucaire, concédée le 29 juin 1833; inaugurée le 10 août 1840 et une ligne d'Alais à la Grand'Combe, concédée le 12 mai 1836, inaugurée en 1841. Ces chemins de fer servaient principalement à transporter la production des mines de la Grand'Combe appartenant aux concessionnaires. Les trois médailles relatives à ces chemins de fer n'auraient été frappées qu'en 1839 à la Monnaie de Paris.

1837.

166. (109). — *Chemin de fer de* **Paris à St-Cloud et à Versailles.** Méd. octogone par Barre. Bronze. Larg. : 36mm.

La description du droit dans le catalogue précédent doit être modifiée ; l'écusson de droite est aux armes de Paris ; celui de gauche aux armes de Versailles.

167. (110). — *Chemin de fer de* **Strasbourg à Bâle**. Méd. par Barre et Caqué. Argent et bronze. Diam. : 42mm.

168. (110bis). — **Gare des mines de la Grand'Combe**. — Jeton rectangulaire à pans coupés, non daté. Laiton. Haut. : 18mm. Larg. : 22mm.

Ce jeton aurait été frappé à la Monnaie de Paris en 1837.

1838.

169. (111). — *Chemin de fer de* **Strasbourg à Bâle.** Méd. par Barre. Argent et bronze doré. Diam. : 42mm.

170. (112). — **Même sujet.** Méd. octogonale par Barre. Argent et bronze. Larg. : 30mm

Au droit dans le catalogue précédent, le mot : Nas doit être remplacé par : Ns.

171. — **Même sujet.** Méd. par Barre. Or (56gr) et argent. Diam. : 42mm.

Droit. Identique à celui du n° 167.

Rev. Le même sujet qu'au revers du n° 170, mais avec l'inscription sur le tour : COMPAGNIE ANONYME ✻ LOI DU 6 MARS 1838. ✻ La signature du graveur ne s'y trouve pas.

172. (113). — *Chemin de fer de* **Paris à la mer** *(au Havre)*. Méd. par Caqué. Bronze. Diam. : 68mm.

173. (114). — **Même sujet**. Méd. par E. Dubois. Bronze doré et étain. Diam. : 46mm.

174. (115). — *Chemin de fer de* **Paris à Orléans**. Méd. octogonale par A. Bovy. Argent. Larg. : 37mm.

175. (116). — **Même sujet**. Méd. argent. Diam. : 38mm.

Au revers, dans le catalogue précédent, il faut lire : 7 JUILLET au lieu de : 17 JUILLET.

1841.

176. (117). — *Chemin de fer d'***Andrézieux à Roanne**. Méd. par Gayrard. Argent. Diam. : 39mm.

La note du catalogue précédent doit être remplacée par la suivante :

Cette ligne était exploitée par chevaux et plans inclinés et servait au transport des marchandises seulement. Déclarée en faillite le 1er avril 1836, la société obtint du gouvernement un prêt de quatre millions consenti par la loi du 15 juillet 1840. Néanmoins, la ligne dut être mise en vente par adjudication publique ; elle fut acquise par une nouvelle société : la SOCIÉTÉ RECONSTITUÉE DU CHEMIN DE FER DE LA LOIRE, autorisée par ordonnance royale du 19 mai 1841 ; c'est cet événement que commémore la médaille décrite ; la société fusionna ensuite avec les autres lignes qui joignaient le Rhône à la Loire dont le régime d'exploitation était le même ; à cette occasion, la concession fut réduite à 99 ans, le tracé remanié pour permettre la traction par locomotives et le transport des voyageurs fut établi.

177. (118). — *Chemin de fer de* **Strasbourg à Bâle**. Méd. par Barre. Argent et bronze. Diam. : 41mm.

1842.

178. (119). — *Chemin de fer de* **Montpellier à Nîmes**. Méd. par Barre. Bronze, Diam. : 51mm.

179. — **Même sujet**. Méd. par Barre. Bronze. Diam. : 51mm.

Identique à la médaille précédente, sauf qu'au droit des points séparent les mots de l'inscription sur le tour et qu'il n'y a pas d'étoile, à gauche, sous la tête.

180. (120). — **Loi sur les chemins de fer**. Méd. par Borrel et Caqué. Bronze. Diam. : 52mm.

Au droit, le train se dirige vers la droite et la Renommée vole dans la même direction, il n'existe pas de paysage à l'arrière-plan.

Sur la tranche, le mot : CUIVRE.

181. — **Même sujet**. Méd. par Borrel et Caqué. Bronze. Diam. : 52mm.

Droit. Identique à celui du numéro précédent, sauf l'inscription sur le tour et la signature du graveur, modifiées comme suit : LOUIS PHILIPPE I RÉGNANT. LOI DU 11 JUIN 1842 POUR LA CONSTRUCTION DES GRANDES LIGNES DE CHEMINS DE FER EN FRANCE.

Rev. Identique à celui du nº 185.

Sur la tranche, le mot : CUIVRE.

182. (121). — **Même sujet**. Méd. par A. Bovy. Bronze et étain. Diam. : 112mm.

183. (121bis). — *Chemin de fer d'***Epinac**. Jeton octogone non daté par Depaulis. Argent. Larg. : 34mm.

Droit. La tête laurée de Louis Philippe ; sur le tour : LOUIS PHILIPPE I ROI DES FRANÇAIS. Au bas : DEPAULIS.

Rev. Sur le tour : COMPAGNIE DES HOUILLÈRES ET DU CHEMIN DE FER ; dans le champ, entre deux branches de chêne : EPINAC.

Ce jeton de présence a été frappé en 1842 à la Monnaie de Paris ; plus tard,

un jeton de même nature a été frappé pour la même société à l'effigie de Napoléon III ; voir le n° 274.

184. — Amiral Dumont d'Urville. *(Déraillement sur le chemin de fer de Paris à Versailles.)* Jeton dodécagone. Cuivre. Diam. : 25mm.

Droit. Le buste de l'amiral et celui de sa femme coiffés de chapeaux et tournés vers la gauche ; entr'eux, leur fils. Sur le tour : AUX MANES DE L'AMIRAL D. DURVILLE. Au bas : deux rameaux croisés.

Rev. Une inscription en sept lignes : A LA MÉMOIRE | DES | INCENDIÉS | DE LA MALHEUREUSE | JOURNÉE | DU 8 MAI | 1842.

Voir aussi sur le même sujet le n° 193.

Ce jeton rappelle le plus grave accident de chemins de fer survenu depuis leur origine, le 8 mai 1842. Ce jour, un Dimanche, les Parisiens, qui s'étaient rendus en grand nombre en partie de plaisir à Versailles, rentraient à Paris vers 5 heures par un train bondé de voyageurs et qui, pour ce motif, était traîné par deux locomotives. En approchant des barrières de Paris, après avoir dépassé la station de Bellevue, un essieu de la première machine se rompit et la fit dérailler ; la seconde locomotive et les voitures se précipitèrent sur la machine de tête et formèrent un amoncellement qui dépassait la hauteur d'un premier étage ; les foyers des locomotives communiquèrent le feu aux voitures qui formèrent bientôt un immense brasier d'où les voyageurs enfermés ne purent s'échapper. Le nombre des victimes atteignit 164 dont 55 morts. Au nombre de ces derniers, se trouvait le contre-amiral Dumont d'Urville, sa femme et leur fils. La Société de Géographie éleva au premier un monument dont une médaille rappelle l'inauguration en 1844.

1843.

185. (122). — **Glorification des chemins de fer.** Méd. par Caqué. Argent et bronze. Diam. : 52mm.

Droit. Le sujet, semblable à celui du droit du n° 180, sauf qu'il existe à l'arrière-plan un paysage compliqué. La Renommée, d'un dessin différent, vole vers la gauche ; elle tient de la main droite une torche et de la main gauche, une trompette. Le paysage montre un panorama de montagnes, des usines, un pont traversé par un train de chemin de fer, une rivière, au bord de laquelle on voit un moulin dans la partie supérieure à droite ; on lit sur le pignon de celui-ci : RÉDUCTION | DE | MÉDAILLES et sur le mur latéral : CAQUÉ.

L'inscription à l'exergue et la description du revers comme dans le catalogue précédent.

Sur la tranche, le mot : BRONZE.

Il existe une médaille identique (sauf les inscriptions en anglais) décrite dans le présent catalogue sous le n° 50.

186. — Même sujet. Méd. par Caqué. Argent et bronze. Diam. : 52mm.

Droit. Le buste de Louis Philippe à droite ; sur le tour : LOUIS PHILIPPE I ROI DES FRANÇAIS ; au bas : CAQUÉ.

Rev. Identique au droit de la médaille précédente.

187. (124). — *Chemin de fer de* **Paris à Orléans.** Méd. par Borrel. Argent et bronze. Diam. : 26mm.

188. (125). — *Chemin de fer de* **Paris à Rouen.** Méd. par Borrel. Argent et bronze. Diam. : 26mm.

189. (126). — *Chemin de fer de* **Marseille à Avignon.** Méd. par Brémond. Argent et bronze. Diam. : 42mm.

L'exemplaire en argent et celui en bronze forment deux variétés, identiques quant au sujet et aux inscriptions, mais différentes dans leur disposition. Au droit de l'exemplaire en argent, les glands intérieurs de la couronne s'écartent davantage de la circonférence et la couronne est orientée différemment de telle façon que la cheminée de la locomotive est verticalement au dessous d'un gland, ce qui ne se présente pas dans l'exemplaire en bronze.

Au revers, dans ce dernier, l'inscription sur le tour commençant à la pointe du mat de beaupré se termine sous le sommet du phare ; tandis que dans l'exemplaire en argent, l'inscription est plus serrée de manière que, commencée au dessus du mat, elle se termine juste au sommet du phare.

190. — *Chemin de fer de* **Paris à Lyon.** *(Traversée de Dijon.)* Méd. coulée. Bronze. Diam. : 95mm.

Droit. Sur le tour : TRAVERSÉE DE DIJON — VIADUC DE LA PORTE D'OUCHE. Dans le champ, en neuf lignes : POSE DE LA 1re PIERRE | PAR S. A. R. LE DUC DE NEMOURS | LE 17 7Bre 1843 | LOUIS PHILIPPE Ier | ROI DES FRANÇAIS RÉGNANT | NAU DE CHAMPLOUIS | PREFET DE LA COTE D'OR | VICTOR DUMAY MAIRE | DE LA VILLE DE DIJON. Au bas, une rosace.

Rev. Sur le tour : CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON — SECTION DE DIJON A CHALONS. Dans le champ, en huit lignes : Mr TESTE MINISTRE | DES TRAVAUX PUBLICS | Mr LEGRAND S. SECRÉTAIRE D'ETAT | Mr MALLET INSPECTEUR | ——— | Mr PARANDIER INGr EN CHEF | Mr SCIAMA EL. INGr | EN MISSION | AUTEURS DU PROJET.

Cette médaille, très rare, est fruste d'aspect ; les inscriptions sont en caractères creux.

1844.

191. (127). — *Chemin de fer du* **Centre.** Méd. octogonale par A. Bovy. Argent. Larg. : 37mm.

192. (128). — *Chemin de fer de* **Marseille à Avignon.** Méd. par E. Dubois. Bronze. Diam. : 51mm.

193. — **Amiral Dumont d'Urville.** *(Monument funéraire.)* Méd. par E. A. Oudiné. Bronze. Diam. : 68mm.

Droit. Sur le tour : JULES SÉBASTIEN CÉSAR DUMONT D'URVILLE ✻ MDCCCXLIV ✻. Dans le champ, sa tête tournée vers la gauche ; sous le cou : E. A. OUDINÉ F.

Rev. Une colonne funéraire portant diverses inscriptions. Sur le socle : CONSTANT DUFEUX ARCHITECTE | E. A. OUDINE GRAVEUR. Dans le champ, coupée par la colonne, l'inscription en cinq lignes : A LA MÉMOIRE | DU CONTRE AMIRAL | DUMONT D'URVILLE | MORT SUR LE CHEMIN DE FER | DE PARIS A VERSAILLES. Sur le tour : NÉ A CONDÉ... MORT LE VIII MAI MDCCCXLII. Au bas : MONUMENT ÉLEVÉ PAR LES SOINS | DE LA SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE | INAUGURÉ LE I NOVEMBRE | MDCCCXLIV.

Voir la notice du nº 184.

1845.

194. (129). — **Michel Chevalier.** Méd. par Bouvet. Argent. Diam. : 28mm.

Droit. Sur le tour : MICHEL CHEVALIER, EMMA FOURNIER. A l'intérieur d'une couronne, en trois lignes : A L'OCCASION | DE LEUR UNION | MDCCCXLV. Au bas, une rosette. Sur le bord inférieur : BOUVET PARIS.

Rev. Sur le tour : IL RÉPAND LES BIENFAITS DE LA SCIENCE PAR LE CHARME DE SES ÉCRITS. A l'intérieur d'une couronne, en huit lignes : LETTRES | SUR L'AMÉRIQUE | DU NORD | — | HISTOIRE DES VOIES | DE COMMUNICATION | AUX ETATS-UNIS | — | L'ISTHME | DE PANAMA.

1846.

195. (130). — *Chemin de fer du* **Nord.** Méd. par Lecomte. Bronze. Diam. : 26mm.

196. (131). — **Même sujet.** *(Banquet de Lille.)* Méd. par Lecomte. Bronze. Diam. : 26mm.

197. (132). — **Même sujet.** Méd par Borrel. Argent et bronze. Diam. : 26mm.

Même sujet. Voir Belgique, nos 115 et 116 de ce catalogue.

Les lignes belges avaient été raccordées en 1842 aux lignes françaises à la fois par Mons, Quiévrain et Valenciennes et par Courtrai, Mouscron et Lille ; ces raccordements avaient été ouverts provisoirement à l'exploitation dans le courant de la même année ; toutefois, la ligne de Paris à Douai ainsi que ses prolongements d'une part vers Lille et de l'autre vers Valenciennes, n'étaient encore ni exploités, ni même achevés, quand, en 1845, les lignes de Paris à la frontière belge furent concédées à la Cie des chemins de fer du Nord qui assuma l'obligation de les parachever. L'inauguration officielle eut lieu le 14 juin 1846 ; les trains d'inauguration partis respectivement de Paris et de Bruxelles se rencontrèrent à Lille où eut lieu le banquet officiel.

198. (133). — *Chemin de fer d'***Amiens.** Méd. par Depaulis. Bronze. Diam. : 37mm.

Droit. Sur le tour : LOUIS PHILIPPE I ROI DES FRANÇAIS ; dans le champ, son buste lauré à gauche. Au bas : DEPAULIS FEC.

Rev. Inscription en quatre lignes, gravée à l'intérieur de deux branches de laurier nouées formant couronne : INAUGURATION | DU CHEMIN DE FER | 14 JUIN 1846 | AMIENS.

L'on a utilisé pour cette médaille des coins existants en modifiant l'inscription gravée ; une médaille antérieure identique contient une inscription se rapportant à des fêtes qui eurent lieu à Amiens en 1845.

Amiens, sur la ligne du Nord de Paris à Lille, commémorait par cette médaille le même événement que les médailles précédentes.

199. (134). — *Chemin de fer de* **Marseille à Lyon.** Méd. par Depaulis. Bronze. Diam. : 30mm.

Sur cette médaille paraît pour la seconde fois le nom de Talabot (voir no 165) ; l'un des frères, Paulin Talabot, devait occuper une place importante dans l'histoire des chemins de fer ; il devint Directeur Général de la Cie du Paris-Lyon-Méditerranée où il précéda M. Noblemaire.

1847.

200. (135). — *Chemin de fer du* **Centre** Méd. par Gayrard. Bronze. Diam. : 26mm.

1848.

201. (136). — **Médaille satirique sur Lamartine et Ledru-Rollin.** Méd. coulée. Plomb. Diam. : 45mm.

202. — **Jeton satirique sur le prince Louis Napoléon**. Jeton à bélière. Cuivre. Diam. : 22mm.

Droit. A gauche, l'arrière d'une locomotive emmenant Louis Napoléon qui tient un sabre de la main droite près du dos du machiniste ; successivement vers la droite, des nuages, un clocher et un poteau de frontière. Au dessus : GRANDE VITESSE.

Rev. L'inscription en cinq lignes : ILS PASSENT | SI VITE QU'ON | N'A PAS LE TEMPS | DE LES VOIR | 1848.

203. — **Incendie de la gare du Nord à Lille**. Méd. coulée. Plomb. Diam. : 50mm.

Droit. Le bâtiment de la gare en feu, entouré par la foule; les flammes sortent par la porte et par les fenêtres. A droite, l'avant d'une locomotive tournée vers la gauche. A l'exergue, en trois lignes : INAUGURATION DE LA | PROCLAMATION DE LA | RÉPUBLIQUE.

Rev. Inscription en huit lignes : A | LA SUITE DE | LA PROCLAMATION | DE LA RÉPUBLIQUE LES | FACTIEUX INCENDIENT LA | GARE EXTÉRIEURE DU NORD | LILLE | 24 FÉVRIER 1848.

204. — **Même sujet**. Méd. octogonale coulée. Plomb. Diam. : 46mm.

Droit. La tête de la République coiffée d'un bonnet phrygien, tournée à droite. Sur le tour : 1er DÉBUT DE LA RÉPUBLIQUE A LILLE.

Rev. Inscription en quatre lignes : LA | GARE EST | INCENDIÉE | 1848.

205. (137). — *Chemin de fer de* **Paris à Strasbourg.** *(Reims à Epernay.)* Méd. coulée avec et sans bélière. Plomb. Diam. : 45mm.

1849.

206. (138). — **Même sujet.** *(Paris à Epernay.)* Méd. coulée avec et sans bélière. Plomb. Diam. : 48mm.

207. (139). — **Même sujet.** Médaille coulée avec et sans bélière. Plomb. Diam. : 48mm.

208. (140). — **Même sujet**. Méd. coulée. Plomb. Diam. : 48mm.

209. (141). — *Chemins de fer de* **Paris à Epernay, Chartres, Tonnerre et de Tours à Angers**. Méd. par A. Bovy. Bronze. Diam. : 84mm.

1850.

210. (142). — *Chemin de fer de* **Paris à Nevers**. Méd. satirique coulée. Plomb. Diam. : 71mm.

1851.

211. (143). — *Chemin de fer de* **Paris à Dijon**. Méd. par Caqué. Bronze. Diam. . 68mm.

212. (144). — *Chemin de fer de* **Poitiers**. Méd. coulée. Plomb. Diam. : 72mm.

1852.

213. (145). — *Chemin de fer de* **Paris à Strasbourg**. Méd. à bélière. Bronze doré et laiton. Diam. : 35mm.

Droit. Sur le tour : LOUIS . NAPOLEON BONAPARTE; sa tête, à gauche; au dessus, une rosace entre deux points.

Un point entre Louis et Napoléon et pas d'accent sur la lettre E de ce dernier mot.

Au revers, les oriflammes portent les inscriptions en lettres creuses; à droite : PARIS et à gauche : STRASBOURG.

214. — **Même sujet**. Méd. Bronze, Diam. : 35mm.

Variété de la médaille précédente, sans bélière, sans le point entre LOUIS et NAPOLÉON au droit de la pièce et avec l'accent sur la lettre : É de ce dernier mot.

215. (146). — **Même sujet**. Méd. coulée. Plomb. Diam. : 30mm.

216. (147). — **Même sujet**. Méd. coulée. Plomb. Diam. : 25mm.

217. (148). — **Même sujet**. Méd. par Muller. Etain. Diam. : 33mm

218. (149). — **Même sujet**. Pièce en ivoire, non datée. Diam. : 43mm.

1853.

219. (150). — **Jonction du Rhône à la Loire**. Cliché uniface en étain non daté. Diam. : 39mm.

1854.

220. (151). — *Chemin de fer de* **Paris à Strasbourg, Reims, Metz, Thionville, Sarrebruck**. Méd. par A. Bovy. Argent et bronze. Diam. : 69mm.

221. (152). — *Chemin de fer d'***Epernay à Reims**. Méd. coulée. Plomb. Diam. : 48mm.

222. (153). — *Chemin de fer de* **Ceinture de Paris**, *(Rive droite.)* Méd. par A. Bovy et L. Merley. Bronze. Diam. : 77mm.

223. (153bis). — *Chemin de fer de* **Paris à Lyon**. *(Chalon-sur-Saône à Lyon)*. Méd. par Caqué. Argent et bronze. Diam. : 37mm.

224. — *Chemin de fer de* **Paris à Orsay**. Méd. par A. Borrel, éditée par A. Bescher. Argent et bronze. Diam. : 28mm.

Droit. Sur le tour : NAPOLÉON III EMPEREUR. Sa tête laurée tournée vers la gauche. Au bas : A. BESCHER A. BORREL.

Rev. Une locomotive passant à gauche. Sur le tour : CHEMIN DE FER DE PARIS A ORSAY 28 JUILLET 1854.

225. — **Même sujet.** Méd. par Caqué. Argent et bronze. Diam. : 28mm.

Droit. Sur le tour : S. A. IMPle LE PRINCE NAPOLEON BONAPARTE. Sa tête tournée vers la gauche. Au bas : CAQUÉ F.

Rev. Identique à celui de la médaille précédente.

1855.

226. (154). — *Chemin de fer de l'***Ouest** *(Paris à Brest)*. Méd. par A. Bovy. Argent (267gr) et bronze. Diam. : 77mm.

227. (155). — *Chemin de fer de* **Paris à la Méditerranée** *(par Dijon, Lyon et Avignon)*. Méd. par A. Bovy et L. Merley. Argent (272gr) et bronze. Diam. : 77mm.

228. (156). — *Chemin de fer de* **Paris en Espagne** *(par Orléans, Tours, Bordeaux et Bayonne)*. Méd. par A. Bovy et E. A. Oudiné. Bronze. Diam. : 77mm.

229. (157). — *Chemin de fer de* **Charenton**. Méd. Bronze. Diam. : 32mm.

1857.

230. (158). — **Perdonnet,** *Professeur de chemins de fer*. Méd. par Caqué. Bronze. Diam. : 68mm.

231. (159). — *Chemin de fer de* **Dôle à Salins**. Cliché uniface, non daté. Etain. Diam. : 42mm.

232. (160). — *Chemin de fer de* **Macon à Genève**. Méd. octogone, non datée. Laiton. Larg. : 36mm.

Ajouter à la notice du catalogue précédent :

L'un des premiers concessionnaires fut le général suisse G. H. Dufour à l'effigie duquel existe une médaille

de A. Bovy, de 37mm de diamètre qui, toutefois, ne rappelant que sa carrière militaire n'a pas sa place dans ce catalogue. Voyez : Suisse. — Colonel J. E. Dufour, no 307 de ce catalogue.

233. (161). — *Chemin de fer de* **Paris à Beauvais**. Méd. par Dantzell. Etain. Diam. : 28mm.

1858.

234. (162). — *Chemin de fer de* **Lyon à Genève**. Méd. par A. Bovy. Argent et bronze. Diam. : 48mm.

235. — **Même sujet**. *(Seyssel à Genève.)* Méd. par A. Borrel, éditée par A. Bescher. Argent et bronze. Diam. : 42mm.

Droit. Sur le tour : NAPOLÉON III EMPEREUR. Sa tête laurée tournée vers la gauche. Au bas : A. BESCHER A. BORREL.

Rev. Sur le tour : VILLE DE LYON ✻ 18 MARS 1858 ✻ Dans le champ, en six lignes : INAUGURATION | DU CHEMIN DE FER | DE LYON A GENÈVE | — | OUVERTURE DE LA LIGNE | DE | SEYSSEL A GENÈVE.

236. (163). — *Chemin de fer de* **Cherbourg**. Méd. à bélière par Caqué, éditée par Robineau. Laiton. Diam. : 23mm.

237. — **Même sujet**. Méd. à bélière par Caqué, non signée. Bronze. Diam. : 35mm.

Semblable, sauf le module, à la médaille précédente sauf ce qui suit : au droit, le nom du graveur et l'adresse de l'éditeur ne s'y trouvent pas ; au revers, il y a, en plus, une ligne nouvelle ... | DE LA VILLE | ... formant la 12me et le mot : RELIGIEUSES est écrit en toutes lettres.

238. (164). — *Chemin de fer de* **Blesme à Gray**. Cliché uniface, non daté. Etain. Diam. : 46mm.

239. (165). — *Chemins de fer de* **Salins**. *(Inauguration de l'établissement thermal.)* Méd. par Foux. Argent et bronze. Diam. : 40mm.

1859.

240. (166). — **Même sujet**. *(Hommage à de Grimaldi.)* Méd. par L. Merley. Bronze. Diam. : 74mm.

241. (167). — *Chemin de fer de* **Paris à la Varenne Saint-Hilaire**. Méd. par Dantzell. Argent et bronze. Diam. : 28mm.

1862.

242. (168). — *Chemin de fer de* **Nevers à Auxerre** *(par Varzy.)* Méd. par Alphée Dubois. Bronze argenté. Diam. : 60mm.

1864.

243. (169). — *Chemins de fer vicinaux de* **Strasbourg.** Méd. par Oudiné. Bronze. Diam. : 51mm.

244. — **Même sujet.** *(Forges de Niederbronn.)* Méd. coulée. Bronze. Diam. : 118mm.

Droit. Sur le tour : NAPOLÉON III EMPEREUR. FORGES DE NIEDERBRONN. Dans le champ, la roue ailée symbolique ; sous les ailes : *1859-1864.*

Rev. Sur le tour : CRÉATION DES CHEMINS DE FER VICINAUX, CONCOURS DES COMMUNES. Dans le champ, en sept lignes : Mr MIGNERET | PRÉFET DU BAS-RHIN | Mr COUMES | INGÉ : EN CHEF DIREC : DES | CHEMINS VICINAUX | CONSEIL GÉNÉRAL | DU BAS RHIN.

1865.

245. — *Chemin de fer de* **Wassy à Saint Dizier.** Méd. par J. Lagrange. Argent. Diam. : 37mm.

Droit. Deux cornes d'abondance jointes par un ruban; au dessus, séparés par un caducée, deux écussons surmontés de couronnes murales ; à gauche, celui de Wassy ; à droite, celui de St Dizier. Au dessous : J. LAGRANGE. Sur le tour : COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE SAINT-DIZIER A WASSY ; au bas, une rosace.

Rev. Dans le champ, en quatre lignes : DÉCRET | DU | 23 DÉCEMBRE | 1865. Sur le tour : CONSEIL D'ADMINISTRATION ; au bas, une rosace.

246. — *Chemin de fer de* **Glos à Pont-Audemer.** Méd. octogone par Caqué. Argent. Diam. : 31mm.

Droit. Une locomotive tournée à droite ; au dessous de la ligne de l'exergue, à gauche : CAQUÉ.

Rev. L'inscription en cinq lignes : GLOS | A PONT AUDEMER | —— | LOI | DU 12 JUILLET | 1865.

1866.

247. (170). — *Chemin de fer d'***Enghien à Montmorency.** Jeton à bélière signé C. T. Cuivre doré. Diam. : 23mm.

248. (171). — **Même sujet.** Jeton à bélière. Cuivre doré. Diam. : 23mm.

La tête de l'empereur Napoléon au droit de la médaille précédente est remplacée par une locomotive.

249. — **Même sujet.** Méd. par L. Merley. Argent. Diam. : 57mm.

Droit. Sur le tour : NAPOLÉON III EMPEREUR. Sa tête laurée tournée à gauche. Au bas : L. MERLEY F.

Rev. Sur le tour : INAUGURATION DU CHEMIN DE FER D'ENGHIEN A MONTMORENCY ; au bas, entre deux rosettes : 30 JUIN 1866. Dans le champ, une couronne de laurier, à l'intérieur de laquelle, en cinq lignes, l'inscription : OFFERTE | PAR | LA

COMPAGNIE | DU | CHEMIN DE FER | —. Au dessous, un espace réservé pour l'inscription du donataire ; sur un exemplaire, en lettres creuses : FANFARE D'EAUBONNE.

250. (172). — **Télégraphes**. Méd. par A. Bovy. Bronze. Diam. : 74mm.

1867.

251. (173). — **Marc Seguin. Georges Stephenson.** Méd. par A. Borrel. Bronze. Diam. : 68mm.

252. (174). — *Chemin de fer de* **Ceinture de Paris.** *(Rive gauche.)* Méd. par L. Merley. Diam. : 77mm.

1869.

253. (175). — *Chemin de fer de* **Briouze à la Ferté Macé**. Jeton octogonal non daté par Caqué. Argent. Larg. : 31mm.

1870.

254. (176). — *Chemin de fer de* **La Croix Rousse** *(à Lyon)*. Jeton ovale non daté. Cuivre. Haut. : 27mm. Larg. : 33mm.

Ce chemin de fer funiculaire communément appelé « la ficelle » a été inauguré en 1870.

255. (177). — **Défense de Paris.** Méd. signée F. T. Etain doré. Diam. : 46mm.

Le N. B. du catalogue précédent doit être supprimé, les trois variétés de cette médaille étant décrites ci-après ; ces variétés ne nous sont connues que par les matrices formant goujon au moyen desquelles étaient frappées des inscriptions différentes dans le champ du revers, inscriptions contenues dans une réserve circulaire.

256. — **Même sujet**. Méd. signée F. T. Etain. Diam. : 46mm.

Identique à la médaille précédente, sauf l'inscription dans le champ, au revers, qui est remplacée par la suivante en neuf lignes : LA GRANDE GARE | DU CHEMIN DE FER | D'ORLÉANS | CONVERTIE EN ATELIER | POUR LA FABRICATION | DE CANONS, MITRAILLEUSES, | LOCOMOTIVES BLINDÉES | ET DE TOUT | LEURS ACCESSOIRES.

257. — **Même sujet.** Méd. signée F. T. Etain. Diam. : 46mm.

Identique aux deux médailles précédentes, sauf l'inscription dans le champ, au revers, qui est remplacée par la suivante en huit lignes : DES | WAGONS | BLINDÉS | SONT GARNIS | DE CANONS | ET | FONT MERVEILLES | LE 2 Xbre.

258. — **Même sujet**. Méd. signée F. T. Diam. : 46mm.

Identique aux trois médailles précédentes, sauf l'inscription, dans le champ, au revers, qui est remplacée par la suivante ; circulairement : 4me AMBULANCE LYONNAISE SÉDENTAIRE A LA GARE ; horizontalement, six lignes : DIRECTION | SŒUR AUGUSTINE | Dr DEVILLIERS | LES DAMES DE LYON | RENDENT | D'IMses SERVICES.

Tunnel du Mont Cenis. Voir Italie, nos 338, 339 et 340 de ce catalogue.

1871.

Même sujet. Voir Italie, nos 341 et 342 de ce catalogue.

1877.

259. — *Chemin de fer des* **Mines de Bruay.** *(Pas de Calais.)* Méd. par Barberon. Argent et bronze. Diam. : 45mm.

Droit. Deux mineurs debouts sur un socle portant des empreintes de flores houillères soutenant l'écusson de Bruay ; au dessus, feu de grisou ; au dessous, deux pics, l'un à une, l'autre à deux pointes, liés et posés en sautoir; dans le bas : BARBERON A PARIS.

Rev. Dans le champ, en douze lignes : GARE D'EAU | DES | MINES DE BRUAY | A BÉTHUNE | AVEC CHEMIN DE FER Y ABOUTISSANT | DÉCRETS DES 7 MAI 1872 ET 16 MAI 1874 | ..... | JULES MARMOTTAN | PRÉSIDENT DE LA Cie | H. MARMOTTAN VICE PRÉSIDENT | DINCQ SECRÉTAIRE | 1877.

1884.

Chemin de fer de **Besançon à Neufchâtel.** Voir Suisse, n° 295 de ce catalogue.

1887.

260. (178). — *Station de* **La Garenne Bezons.** Méd. par Vernon. Bronze. Diam. : 28mm.

261. (179). — **Cinquantenaire des chemins de fer français.** Méd. Bronze. Diam. : 46mm (sertie dans un cercle en torsade qui augmente son diamètre).

262. — **Même sujet.** Méd. Bronze doré. Diam. : 46mm (sertie comme la médaille précédente).

Droit. Identique à celui du numéro précédent.

Rev. Semblable à celui de la médaille précédente, sauf que l'inscription sur le tour a disparu, la place étant occupée par la couronne d'un diamètre plus grand ; l'intérieur est vide, destiné à recevoir une inscription gravée.

La cérémonie rappelée par les deux médailles précédentes et due à l'initiative privée, fit un fiasco complet, les six grandes compagnies françaises ayant refusé d'y prendre part. Aucun événement capital dans l'histoire de ces chemins de fer n'était du reste survenu en 1837 qui put justifier un cinquantenaire. Il paraît que les organisateurs avaient voulu commémorer le chemin de fer de Paris à St Germain concédé en 1835 et inauguré en 1837, alors que les premiers chemins de fer avaient été ouverts à l'exploitation plusieurs années auparavant.

1889.

263. (179bis). — *Chemin de fer de* **Montauban à Brives.** *(Tunnel de Marot.)* Méd. par Ch. Trottin, éditée par Massonet. Bronze. Diam. : 68mm.

Droit. Une hache et un pic posés en sautoir avec différents outils de mineurs auxquels est suspendue une lampe de mine vulgairement appelée crachet. Sur le

tour, en haut : CHEMIN DE FER DE MONTAUBAN A BRIVES ; en bas : SOUTERRAIN DE MAROT. Dans le bas, à droite : MASSONET ÉDIT.

Rev. Entre deux branches de chêne et de laurier nouées par un ruban traversé par deux pics de mineurs, en trois lignes : HOMMAGE | DES OUVRIERS MINEURS | 10 FÉVRIER 1889. Entre la deuxième et la troisième ligne, un espace vide pour le nom du donataire.

1890.

264. (180). — *Chemin de fer de* **La Roche à Cluses.** Méd. à bélière par Vieuxmaire. Métal blanc. Diam. : 23mm.

1894.

265. — *Tramway électrique de* **St Genis-Laval (Rhône).** Méd. Bronze doré. Diam. : 46mm.

Droit. La tête de la République couronnée d'épis et tournée à gauche. Sur le tour : RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

Rev. Sur le tour, en deux lignes concentriques : FESTIVAL D'INAUGURATION DU TRAMWAY ÉLECTRIQUE | ORGANISÉ PAR LA MUNICIPALITÉ ET L'UNION CHORALE. Au bas, entre deux rosettes : St GENIS-LAVAL (RHONE). Dans le champ, à l'intérieur d'une couronne formée de deux branches de laurier nouées par un ruban : 7 | OCTOBRE | 1894.

Daniel Colladon. *(Percement du Mont Cenis.)* Voir Suisse, n° 303 de ce catalogue.

1895.

266. (180bis). — *Chemin de fer de* **Paris à Orléans.** Méd. par Stern, d'après A. Bovy. Or. Diam. : 60mm.

1896.

Colonel J. E. Dufour. Voir Suisse, n° 307 de ce catalogue.

Cette médaille rappelle que le colonel J. E. Dufour fut membre du comité genévois de la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée.

1898.

Chemin de fer de **Turin à Nice** *(par le col de Tende.)* Voir Italie, n° 364 de ce catalogue.

1901.

267. (181). — *Chemin de fer de* **Paris-Lyon-Méditerranée.** Plaquette par O. Roty. Argent. Haut. : 45mm. Larg. : 59mm.

1902.

268. (270). — **Charles Lédoux.** *(Chemins de fer de Penarroya et du Laurium.)* Plaquette par Corneille Theunissen. Bronze. Haut. : 65mm. Larg. : 50mm.

Droit. Buste de Ch. Ledoux tourné vers la droite ; à l'angle supérieur ÆTATIS SUÆ | LXV. Sur le bord gauche, transversalement : C. THEUNISSEN 1902. A l'exergue : CHARLES | LEDOUX ; à gauche, un pic et un marteau de mineur en sautoir; dans les angles formés par ceux-ci, en haut, la lettre C supportant un crachet de mineur allumé occupant l'angle inférieur ; à gauche, la lettre L ; à droite, un croissant.

Rev. Un mineur, courbé, appuyant son marteau sur un wagonet de mine, contemple un paysage industriel au premier plan duquel on voit, à gauche, une locomotive remorquant des wagons sur une voie en courbe. Dans le coin gauche supérieur, un écusson couronné avec le mot : ESPANA immédiatement en dessous. A droite, en haut, huit lignes indiquant les établissements où s'est développée la carrière de Ch. Ledoux ; la troisième et les deux dernières sont les suivantes : ..... | CHEMIN DE FER DU LAURIUM ..... | MINES FONDERIES CHEMINS | DE FER DE PENARROYA.

Cette médaille, française par la nationalité du personnage représenté et celle du graveur, est espagnole par le sujet représenté au revers et grecque par le rappel du chemin de fer du Laurium.

269. — Fête sportive des chemins de fer français. Méd. éditée par A. Desaide. Etain Diam. : 46mm.

Droit. Un jeune garçon courant et offrant les exemplaires d'un journal. Sur le tour, l'inscription : LE PETIT JOURNAL et des ornements de feuillage; au fond, un paysage. Dans le champ, à droite : A. DESAIDE ÉDIT.

Rev. Deux branches de chêne et de laurier nouées ; au dessus, sur le tour : HONNEUR. TRAVAIL. PATRIE ; dans le champ, gravée en six lignes, l'inscription : FÊTE | SPORTIVE | DES | CHEMINS DE FER | FRANÇAIS | 1902.

1904.

270. (182). — *Chemin de fer de* **Carhay à Pleyben**. Méd. par D. Dupuis et H. Dubois. Argent et bronze. Diam. : 41mm.

Pour cette médaille, on s'est servi de coins existants à la Monnaie de Paris ; l'inscription du revers, qui la spécialise, a été obtenue au moyen d'un goujon.

1907.

271. — Cinquantième anniversaire de la fondation de la Compagnie des chemins de fer Paris-Lyon-Méditerranée. Plaquette par Vernon. Argent. Haut. : 45mm. Larg. : 60mm.

Droit. Un paysage, dans lequel on voit à droite un train de chemin de fer et au premier plan, une ancienne diligence attelée de quatre chevaux se dirigeant à droite vers un passage à niveau ; le sujet rappelle les moyens de communications d'autrefois et d'aujourd'hui. Au dessus : CINQUANTENAIRE DE LA COMPAGNIE | DES CHEMINS DE FER | DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE. A l'exergue : *1857-1907*.

Rev. A gauche, une femme descend d'un train symbolisant l'industrie des chemins de fer. De la main droite, elle se tient au garde-corps de la voiture ; de

la main gauche, elle fait le geste d'accueillir l'hommage de trois personnes se trouvant sur le quai ; un porteur chargé d'une malle, une jeune fille portant une gerbe de fleurs, et un ouvrier qui pousse un chariot à bagages rempli de fleurs sur lequel se trouvent deux cartels portant les dates 1857 et 1907.

La Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée s'était formée le 13 juin 1852 par la fusion de la Cie de Lyon à Avignon et de la Cie d'Avignon à Marseille; d'autre part, la Cie de Paris à Lyon, après avoir été mise en liquidation en 1848 et avoir été rachetée par l'Etat, s'était reconstituée les 17-18 mars 1852 pour parachever et exploiter cette ligne partiellement construite par le gouvernement et dont de nombreux avatars compromettaient le programme d'exécution tracé par ses promoteurs. Peu après, la crise intense qui avait sévi sur l'industrie des chemins de fer, fit place à un nouvel engouement pour ces derniers, de meilleur aloi que celui qui s'était produit à l'origine de cette industrie ; en effet, il n'avait plus uniquement pour base la spéculation, mais une plus saine conception des besoins des populations. A la même époque, le gouvernement orienta définitivement sa politique en matière de chemins de fer et décida de remettre à l'industrie privée la gestion de ce grand service public. Il s'ensuivit la constitution des six grandes sociétés fermières. L'une d'elles fut la Cie de Paris à Lyon et à la Méditerranée constituée le 30 juin 1857 par la fusion de la Cie du Paris à Lyon et celle du Lyon à la Méditerranée qui avait absorbé la Cie de Lyon à Genève ; elle adjoignit à son réseau différentes lignes provenant du démembrement de réseaux voisins, notamment de la Cie du Grand Central. C'est cet événement qui a été commémoré par la plaquette ci-dessus décrite; à cette date, la longueur du réseau dépassait dix mille kilomètres, soit le quart du développement total des chemins de fer en France. Il avait nécessité une dépense de plus cinq milliards; ses recettes annuelles atteignent 520 millions de francs, soit environ le tiers du produit des réseaux français et le double des recettes de la Cie la plus favorisée.

Chemins de fer de la **Province de Buenos-Ayres**. Voir la description sous le même millésime du présent catalogue et sous la rubrique République Argentine.

Cette plaquette, frappée en France, est due à un graveur français ; elle commémore une entreprise due à l'initiative française, ainsi que le rappelle le coq gaulois figurant dans la composition du droit.

1908

272. — Trains rapides Rome Monte-Carlo Cannes *(Trains de luxe de la Cie des Wagons-Lits.)* Plaquette cintrée par Tony Szirmaï, Bronze. Haut. : 58mm. Larg. : 70mm.

Droit. Une femme demi-nue reposant sur une vague retient de la main droite des voiles et des roses qui tombent à ses pieds. Elle contemple avec un geste d'admiration le panorama de la mer à l'horizon de laquelle se couche un soleil rayonnant sur le disque duquel on lit : *1908*. A droite, un palmier et un cactus ; à gauche : TONY SZIRMAÏ.

Rev. Le champ est partagé en trois compartiments séparés par des arbres appartenant aux pays représentés. De gauche à droite, les compositions figurées sont le Colisée, le Château et la route de la Corniche au dessus desquelles on lit respectivement : ROME ; MONACO ; CANNES. Dans une réserve inférieure, le train de luxe se dirigeant à droite ; au bas, à droite : TONY SZIRMAÏ. A l'exergue, en quatre lignes : INAUGURATION DES NOUVELLES | COMMUNICATIONS RAPIDES | ROME MONTE CARLO CANNES | FÊTES FRANCO-ITALIENNES. A gauche, des fleurs et des fruits.

Ce nouveau service a été inauguré le 21 janvier 1908.

Sans date.

273. (182bis). — **Société de secours mutuels** *du chemin de fer de* **Paris-Lyon-Méditerranée**. Méd. Bronze. Diam. : 45mm.

274. — *Chemin de fer d'***Epinac.** Méd. par A. Borrel, éditée par Bescher. Argent. Diam. : 32mm.

Droit. La tête laurée de l'empereur tournée à gauche ; sur le tour : NAPOLÉON III EMPEREUR. Au bas : BESCHER. A. BORREL.

Rev. Inscription en cinq lignes : SOCIETÉ | ANONYME | DES | HOUILLÈRES | ET DU CHEMIN DE FER | D'EPINAC. Au bas, deux massettes de mineurs en sautoir.

Un jeton de présence de même nature a été frappé pour la même société à l'effigie de Louis Philippe ; voir le n° 183 de ce catalogue.

275. — **Société impériale des mécaniciens à Brest.** Méd. par Caqué. Argent. Diam. : 37mm.

Droit La tête laurée du souverain tournée à gauche ; sur le tour : NAPOLÉON III EMPEREUR ; au bas : CAQUÉ F.

Rev. Sur le tour, à l'intérieur d'une couronne formée de deux branches de chêne nouées par un ruban : ECOLE IMPERIALE DES MÉCANICIENS. BREST ; dans le champ, un espace libre pour y graver une inscription de récompense.

276. — **Horaire des chemins de fer pour Rouen.** Méd. Cuivre. Diam. : 37mm.

Droit. Au centre, une réserve circulaire dans laquelle on lit dans le champ : DÉPART et sur le tour : CHEMIN DE FER. ROUEN. De cette réserve, partent vers la circonférence de la pièce dix rayons qui partagent l'espace annulaire en dix secteurs. Chacun de ceux-ci porte en tête, à la périphérie de la pièce un nom de station : FÉCAMPS, St VALERY, CAUDEBEC, AMIENS, PARIS, HAVRE, DIEPPE, SERQUIGNY, ORLÉANS et ELBEUF. Chaque secteur est partagé en deux colonnes où sont inscrites les heures de départ.

Rev. Une réclame commerciale pour la maison d'habillements L. AUVARD DE ROUEN.

277. — *Chemins de fer* **Electro Postaux.** Méd. ovale gravée. Maillechort. Haut. : 95mm. Larg. : 55mm.

Droit. Dans le champ, une femme en buste, vue de face, coiffée d'une calotte ailée sur un fond d'éclairs rayonnants. Sur le tour supérieur : SOCIÉTÉ ANONYME DES CHEMINS DE FER ; sur le tour inférieur : ELECTRO POSTAUX.

Revers. Identique au droit.

277bis. — *Chemins de fer de* l'**Est.** *(Allégorie sur les chemins de fer.)* Méd. par Vernon. Argent. Diam. : 41mm.

Droit. Une allégorie de la richesse apportée par les chemins de fer personnifiée par une femme assise sur l'avant d'une locomotive et lançant des pièces d'or.

Rev. Un train sortant d'un tunnel dans un pays montagneux et se dirigeant vers une forêt de sapins. A l'exergue : COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE L'EST.

277ter. — *Chemin de fer de* **Pont-Brassus**. Méd. à bélière. Aluminium. Diam. : 23mm.

Droit. Des armoiries.

Rev. Légende : SOUVENIR DE L'INAUGURATION DU CHEMIN DE FER PONT-BRASSUS.

COLONIES FRANÇAISES

ALGÉRIE.

1857.

278. (183). — *Chemins de fer* **Algériens**. Méd. par Barre. Bronze. Diam. : 50mm.

Ces chemins de fer, décrétés en 1857, comprenaient les lignes d'Alger à Oran et de Philippeville à Constantine Ils ont été rachetés par la Cie du Paris-Lyon-Méditerranée en vertu du traité du 23 avril 1863.

279. (183bis). — **Même sujet**. Méd. par A. Bovy. Bronze. Diam. : 27mm.

1886.

280. (184). — *Chemin de fer de l'***Est Algérien**. Méd. par O. Roty. Argent et bronze. Diam. : 69mm.

TONKIN.

281. (185). — *Chemin de fer de* **Hanoï à Nam Dinh**. Méd. Argent et bronze. Diam. : 29mm.

SUISSE

N. B. — Les numéros d'ordre entre parenthèses rappellent ceux du catalogue précédent (édition de 1905) auquel on se reportera pour la description détaillée des médailles en cas d'omission dans le présent supplément.

1837.

Chemin de fer de **Strasbourg à Bâle.** Voir France, nº 167 de ce catalogue.

1838

Même sujet. Voir France, nºs 169, 170 et 171 de ce catalogue.

1841.

Même sujet. Voir France, nº 177 de ce catalogue.

1843.

Chemin de fer de **Breslau à Fribourg.** Voir Allemagne, nº 470 de ce catalogue.

1857.

282. (186). — *Chemin de fer du* **Jura.** Jeton. Cuivre. Diam. : 25mm.

283. (187). — **Même sujet.** Jeton. Laiton argenté. Diam. : 25mm.

Chemin de fer de **Macon à Genève.** Voir France, nº 232 de ce catalogue.

1858.

Chemin de fer de **Lyon à Genève.** Voir France, nºs 234 et 235 de ce catalogue.

284. (188). — *Chemin de fer de la* **Broye.** Jeton. Plomb et étain. Diam. : 26mm.

1880.

285. (189). — **Tunnel du Gothard**. Méd. par H. Bovy. Argent et bronze. Diam. : 38mm.

Dans la description du revers du catalogue précédent, remplacer : MARS 1880 par MARZO 1880.

286. (190). — **Même sujet**. Méd. Bronze et métal blanc. Diam. : 16mm.

287. (191). — *Chemin de fer du* **Gothard.** *(Ouverture à l'exploitation).* Méd. par M. Jäggli. Etain. Diam : 38mm.

288. (192). — **Même sujet**. *(Ville de Zurich.)* Méd. Etain. Diam. : 33mm.

289. (193). — **Même sujet**. *(Inscriptions en allemand.)* Méd, non datée. Etain. Diam. : 33mm.

290. (194). — **Même sujet**. *(Inscriptions en italien.)* Méd. à bélière. Etain. Diam. : 33mm.

291. (195). — **Même sujet**. *(Tir à Bellinzona.)* Méd. par E. Durussel. Argent, bronze et étain. Diam. : 40mm.

1883.

292. (196). — **Même sujet.** *(Inauguration des quais à Zurich.)* Méd. par M. Jäggli. Argent et bronze. Diam. : 51mm.

293. (197). — **Même sujet.** *(Exposition à Zurich.)* Méd. par M. Jäggli. Etain. Diam. : 51mm.

294. (198). — **Même sujet.** *(Tir à Lugano.)* Pièce de cinq francs par E. Durussel. Argent. Diam. : 37mm.

1884.

295. (199). — *Chemin de fer de* **Besançon à Neuchâtel**. Méd. par E. Jacot. Bronze et étain. Diam. : 40mm.

1890.

296. (200). — *Chemin de fer du* **Mont Generoso**. Jeton non daté. Métal blanc et cuivre. Diam. : 25mm.

297. — **Même sujet.** Méd. à bélière non datée. Métal blanc. Diam. : 31mm.
Droit. Un train sur une voie en courbe dont les lacets se perdent dans le

lointain à gauche où l'on voit l'entrée d'un tunnel. Au dessus : CAPO LAGO. STATION DE DÉPART. A l'exergue : MONT GENEROSO.

Revers. Le train arrivant au sommet devant l'hôtel. Au dessus : HOTEL & RESTAURANT KULM. A l'exergue : H. 1695m.

298. — *Chemin de fer de* **Genève à Fribourg et Berne.** *(Train de plaisir)* Jeton à bélière par Vieuxmaire. Cuivre doré. Diam. : 24mm.

Droit. La tête de la République à droite ceinte d'une couronne d'épis et de feuilles de chêne. Sur le tour : CONFÉDÉRATION HELVÉTIQUE. Au bas : VIEUXMAIRE.

Rev. Sur le tour : SOUVENIR DU TRAIN DE PLAISIR. Dans le champ, en cinq lignes : GENÈVE | FRIBOURG | BERNE | 29 JUIN | 1890.

Chemin de fer de **La Roche à Cluses**. Voir France, n° 264 de ce catalogue.

1892.

299. (201). — *Chemin de fer de* **Saignelegier à La Chaux de Fonds.** Méd. à bélière. Aluminium. Diam. : 28mm.

1893.

300. (202). — **Tunnel du Gothard.** *(Monument de Louis Favre.)* Méd. par Ch. Richard. Argent et bronze. Diam. : 63mm.

301. (203). — *Chemin de fer d'***Yverdon à Sainte Croix**. *(Collège de Ste Croix.)* Méd. à bélière par Ch. Richard. Argent et étain. Diam. : 28mm.

302. (204). — **Même sujet.** Méd. à bélière par Vieuxmaire. Etain doré. Diam. : 23mm.

1894.

303. (205). — **Daniel Colladon.** *(Percement du Mont Cenis.)* Méd. par G. Hantz. Argent, bronze et étain. Diam. : 61mm.

304. (206). — **Tunnel de l'Albis.** *(Ligne de Zurich à Zug.)* Méd. par H. Bovy et V. Schlütter. Or, argent et bronze. Diam. : 37mm.

1895.

305. (207). — *Chemin de fer de* **Bière-Apples-Morges**. Méd. à bélière par Vieuxmaire. Métal blanc et aluminium. Diam. : 23mm.

1896.

306. (208). — **Dr Th. Sourbeck.** *(Secrétaire de l'association des ouvriers des chemins de fer.)* Méd. Métal blanc. Diam. : 33mm.

307. (209). — **Colonel J. E. Dufour.** *(Membre du comité genevois de la Cie Paris-Lyon-Méditerranée.)* Méd. par L. Jamin, éditée par Lauer. Argent et bronze. Diam. : 45mm.

1897.

308. (210). — **Station de Lucerne.** Méd. Or, argent, bronze et étain. Diam. : 29mm.

1898.

309. (211). — *Tramway électrique de* **Rolle à Gimel.** Méd. à bélière. Bronze, étain et aluminium. Diam. : 23mm.

1899.

309bis. — *Chemin de fer de* **Pont à Brassus**. Méd. à bélière. Aluminium. Diam. : 23mm.

Droit. Un écusson entouré d'ornements et de feuillage dans lequel on lit : LIBERTÉ | ET | PATRIE.

Rev. Légende en six lignes : SOUVENIR DE | L'INAUGURATION | DU | CHEMIN DE FER | PONT BRASSUS | AOUT 1899 ; la première convexe, la dernière concave.

Cette médaille a été cataloguée par erreur sous la rubrique France, n° 277ter ; le chemin de fer relie le Pont à Brassus vers Vallorbe sur le lac de Joux en Suisse.

1902.

310. — *Chemin de fer* **Rhétique.** *(Tunnel de l'Albula.)* Méd. à bélière, éditée par S. Johnson. Bronze. Diam. : 37mm.

Droit. Un panorama de montagnes et le portail d'un tunnel d'où la voie sort de face. Au bas, sur le bord : 1818 M. U. M. ; à droite : S. J. Sur la droite, une femme personnifiant la paix tient des palmes de la main gauche ; de la main droite, elle écrit dans une réserve au dessus du paysage : ALBULA TUNNEL | 5866 M. Sur cette réserve, posés sur des branches de chêne et de lierre, les écussons aux armes de la confédération et du canton. Sur le bord supérieur : RHAETISCHE BAHN.

Rev. Sur le tour : FERROVIA RETICA ✻ TRAFORO DELLA GALLERIA DELL' ALBULA ✻ Dans une couronne de feuillage, en six lignes : ZUR | ERINNERUNG | AN DEN DURCHSCHLAG | DES | ALBULA TUNNELS | JUNI 1902.

1903.

311. (212). — **Même sujet.** *(Ouverture à l'exploitation de la ligne de l'Albula.)* Méd. par Risch, Lavater et Huguenin frères. Argent et bronze. Diam. : 37mm.

Tunnel du Simplon. Voir Italie, nos 366 et 367 de ce catalogue.

1905.

312. (213). — **Tunnel du Simplon.** *(Rencontre des galeries.)* Méd. officielle par Hans Frei, Argent et bronze. Diam. : 38mm.

Droit. L'intérieur du tunnel au moment de la rencontre des galeries ; des ouvriers appartenant aux deux attaques nord et sud poussent des acclamations et s'embrassent ; au bas, à droite, un bloc de rocher sur lequel on lit . SOUVENIR | DE LA | RENCONTRE | DES GALERIES | FÉVRIER 1905 ; les quatre premières lignes sont en caractères creux. A gauche, verticalement : HANS FREI.

Rev. L'entrée du tunnel d'où débouche une locomotive fumante ; sur les voussoirs : *1898-1905*. Au dessus, les écussons de la Suisse et de l'Italie, le premier sur un cartouche, le second, surmonté de la couronne royale et entouré du collier de l'Annonciade. A gauche, Mercure tenant de la main droite une palme, le corps enveloppé d'un voile flottant. Au dessus, la légende en dix lignes : AUX | COLLABORATEURS | ET | OUVRIERS | DU | PERCEMENT | DU | SIMPLON | — | LONGUEUR | 19803 M Dans une échancrure, au sommet à gauche, un paysage où l'on voit l'entrée du tunnel dans un massif de montagnes ; derrière, le soleil levant ; devant, sur le bord du lac, des pins parasols. Sous le voile du Mercure : HANS FREI.

Cette médaille fut commandée à l'artiste par le gouvernement fédéral pour commémorer le percement du tunnel ; divers accidents avaient retardé cet événement dont la date avait été prévue pour octobre 1904. La rencontre des galeries eut lieu le 24 février 1905 au matin et la fête d'inauguration, à l'occasion de laquelle la médaille officielle fut distribuée aux ouvriers, le 2 avril 1905. L'achèvement du tunnel et l'ouverture de l'exploitation datent du 1er octobre 1905. L'événement fut commémoré par de nombreuses médailles italiennes, particulièrement en 1906 à l'occasion de l'exposition de Milan, dont la date avait été choisie pour célébrer l'ouverture de la nouvelle communication par le Simplon, d'une importance exceptionnelle pour le développement des relations commerciales de la Lombardie.

Même sujet. Voir Italie, nos 369 et 370 de ce catalogue.

1906.

Même sujet. Voir Italie, la description des onze médailles, nos 371 à 381 de ce catalogue.

1907

313. — *Chemin de fer de* **Solothurn à Münster**. *(Tunnel de Weissenstein.)* Méd. éditée par S. Johnson. Bronze. Diam. : 32mm.

Droit. Vue du portail du tunnel ; sur le tour, au dessus : DURCHSCHLAG SEPTEMBER 1906.

Rev. Deux écussons accostés sur deux branches de laurier croisées ; au dessus, une croix rayonnante. Au dessous, en deux lignes : 1904-1907 | SOLOTHURN-MUENSTER-BAHN.

ITALIE

N. B. — Les numéros d'ordre entre parenthèses sont ceux du catalogue précédent (édition de 1905) auquel on se reportera pour la description détaillée des médailles en cas d'omission dans le présent supplément.

1840.

314. (214). — *Chemin de fer de* **Naples à Nocera et Castellamare.** Méd. octogone par Benoist. Argent. Larg. : 36mm.

1841.

315. (215). — *Chemin de fer de* **Milan à Venise.** *(Pont sur la lagune.)* Méd. Argent et bronze. Diam. : 51mm.

1843.

316. (216). — **Même sujet.** *(Station de Milan.)* Méd. par J. Cossa. Bronze. Diam. : 51mm.

Cette médaille commémore la pose de la première pierre de la station de Milan, le 30 mai 1843, en présence du vice-roi, l'archiduc Régnier.

1846.

317. — **Même sujet.** *(Section de Vicence à Venise.)* Méd. Bronze. Diam. : 34mm.

Droit. Deux ponts en maçonnerie, l'un au premier plan traversé par un chariot attelé de quatre chevaux allant à droite, le second parcouru en sens inverse par un train de chemin de fer ; au fond, un paysage.

Rev. Sur le tour : PRIMO VIAGGIO DA VICENZA A VENEZIA ; au bas, une étoile. Dans le champ, le nombre : *14* dans un cercle d'étoiles ; au dessous : GENNARO | 1846.

318. (217). — *Chemin de fer de* **Naples à Caserte**. Méd. par T. et A. Arnaud et D. Ciccarelli. Bronze. Diam. : 73mm.

1847.

319. (218). — *Chemins de fer* **Turinais.** *(Ligue douanière.)* Méd. par G. Ferraris. Bronze. Diam. : 71mm.

1849.

320. — **Société Pio Latina** *de chemins de fer.* (*Rome Frascati.*) Méd. par H. Däubler, A. et I. I. Neuss. Argent, bronze et étain. Diam. : 41mm.

Droit. Le buste du pape tourné à gauche; il porte la calotte et l'étole; sur le tour : PIUS. IX. PONT. MAX. ; au bas, en deux lignes : A. NEUSS F. | I. I. NEUSS DIR.

Rev. Un génie ailé, jetant des couronnes de la main gauche et tenant une corne d'abondance de la main droite, plane sur une ville (Frascati ?). A droite, un ange ailé porte les attributs de la papauté (tiare, croix, clés de St-Pierre); à gauche, un autre ange porte la balance de la justice et un cartel sur lequel on lit en trois lignes : AMNI | STIA | 1849. Au dessus, sur le tour, l'inscription : CLEMENS · ET · CONSTANS. A gauche : I. I. NEUSS DIR. ; à droite : H. DÄUBLER F. Le panorama de la ville, dans lequel on distingue des églises et des palais, montre à gauche un train de chemin de fer se dirigeant à droite et à droite, les colonnes d'un portique en ruines et un aqueduc à doubles voûtes superposées; à l'horizon, des montagnes (les monts Albains ?)

Pie IX dut s'exiler à la suite de la révolution de 1848 qui établit la république ; après avoir repris le pouvoir, il proclama le 12 septembre 1849 une amnistie datée de Portici où il continua à résider. La médaille décrite, en commémorant cet événement, montre la prospérité dûe au gouvernement papal ; le train de chemin de fer, rappelle la concession des premiers chemins de fer dans les Etats de l'Eglise faite à la Société Pio-Latina constituée en 1849; au nombre des lignes qui lui furent concédées, se trouve le chemin de fer de Rome à Frascati qui fut ouvert à l'exploitation en octobre 1857. En 1800, cette société se fusionna avec la société des chemins de fer Romains qui s'était formée en 1856.

1852.

321. (219). — **Inauguration du télégraphe.** Méd. en galvanoplastie par L. Arnaud. Cuivre. Diam. : 157mm.

Cette médaille a un pendant de même diamètre et du même graveur à l'effigie de la reine Marie-Thérèse, daté de 1858, mais d'un sujet différent.

1854.

322. (220). — *Chemin de fer de* **Turin à Pignerol.** *(Hommage à Giuseppe Brignone.)* Méd. Bronze. Diam. : 50mm.

323. (221). — *Chemins de fer de la* **Ligurie Subalpine.** *(Ville de Gènes.)* Méd. par G. Galeazzi. Argent et bronze. Diam. : 56mm.

324. (222). — **Même sujet.** *(Hommage à Gaetano Bonelli.)* Méd. par G. Galeazzi. Argent et bronze. Diam. : 56mm.

1855.

325. (223). — *Chemin de fer de* **Gênes à Arona.** Méd. par G. Eisel. Bronze. Diam. : 54mm.

1856.

326. (224). — *Chemins de fer* **Romains.** Méd. par P. Girometti. Argent et bronze. Diam. : 44mm.

Cette médaille commémore la constitution de la Société générale des Chemins de fer Romains survenue la même année.

327. (225). — *Chemin de fer de* **Rome à Frascati.** Méd. par I. Bianchi. Bronze. Diam. : 44mm.

1857.

328. (226). — *Chemin de fer de* **Rome à Civitavecchia.** Méd. Bronze. Diam. : 59mm.

329. (227). — *Chemins de fer* **Lombardo-Venitiens et de l'Italie centrale.** — Méd. non datée par Radnitzky. Argent et bronze. Diam. : 48mm.

330. (227bis). — **Même sujet.** Méd. non datée par Desaide-Roquelay. Bronze. Diam. : 28mm.

1861.

331. (228). — *Chemins de fer* **Livournais.** *(Hommage à Ubaldino Peruzzi.)* Méd. par F. B. Bronze. Diam. : 51mm.

1862.

332. (229). — *Chemin de fer de* **Rome à Velletri.** Méd. par I. Bianchi. Bronze. Diam. : 53mm.

1865.

333. (230). — *Chemins de fer* **Toscans.** *(Cathédrale d'Orvieto)* Méd. par G. Girometti. Bronze. Diam. : 56mm.

Le coin du droit de cette médaille date de 1842 ; il a été fait à l'occasion de la restauration de la cathédrale.

334. (231). — *Chemin de fer de* **Suse à Brindisi.** *(Cie des chemins de fer méridionaux)* Méd. par Canzani. Bronze, Diam. : 71mm.

1866.

335. — *Chemin de fer de* **Turin à Vintimille.** *(Hommage à Giuseppe Biancheri.)* Méd. par L. Maluberti. Bronze. Diam. : 36mm.

Droit. Légende en cinq lignes : A | GIUSEPPE BIANCHERI | PROPUGNATORE | NEL PARLAMENTO ITALIANO | DELLA STRADA DEL ROYA | —.

Rev. L'écusson couronné aux armes de Vintimille entre deux branches de palmier et de laurier. Sur le tour : VENTIMIGLIA OFFRE ✻ MDCCCLXVI ✻.

Le prolongement de la ligne de Turin à Coni vers le littoral méditerranéen fut très discuté tant au point de vue des intérêts commerciaux qu'au point de vue de la défense du territoire ; il donna lieu à des négociations difficiles avec la France. Le tracé par la vallée de la Roya aboutissant à Ventimille, défendu par Biancheri, ne fut pas approuvé à cette époque ; on lui préféra d'abord le tracé qui de Vievola par la vallée du Paillon se dirigeait vers Nice ; ultérieurement, les deux Etats voisins décidèrent d'exécuter les deux tracés qui, partant de Vievola aboutissent l'un à Vintimille, l'autre à Nice. — Voir le no 364 de ce catalogue.

1870.

336. (232). — **Pont sur le Tessin à Vigevano.** *(Chemin de fer de Milan à Vigevano.)* Méd. par C. Cavigioli. Bronze. Diam. : 44mm.

337. (233). — **Station de Turin.** Méd. par A. Restelli. Bronze Diam. : 38mm.

338. (234). — **Tunnel du Mont Cenis.** *(Explosion de la dernière mine.)* Méd. par G. Giani. Bronze. Diam. : 62mm.

La signature du graveur au droit dans le catalogue précédent doit se lire : G. GIANI et non : C. GIANI.

339. (235). — **Même sujet** *(et canal de Suez.)* Méd. Bronze. Diam. : 57mm.

340. (236). — **Même sujet.** Méd. Bronze. Diam. : 57mm.

Variété du numéro précédent avec la louve allaitant Romulus et Remus figurée au revers.

1871.

241. (237). — **Même sujet.** *(Souvenir des fêtes d'inauguration.)* Méd. par A. Restelli. Bronze doré. Diam. : 70mm.

342. (238). — **Même sujet.** *(Inauguration du Musée industriel de Turin.)* Méd. par G. Giani. Bronze. Diam. : 31mm.

La distribution des lignes au revers est : INAUGURAZIONE | DEL R. MUSEO INDUSTRIALE | ITALANIO | E | DELL' ESPOSIZIONE CAMPIONARIA | ATTUATA | PER INIZIATIVA | PRIVATA.

343. (239). — *Chemin de fer de* **Turin à Rivoli.** *(Hommage à G. Colli.)* Méd. par A. Restelli. Bronze. Diam. : 31mm.

Droit. Dans le champ, entre deux palmes, l'écusson couronné de la ville de

Rivoli sur lequel on lit la lettre : R. Sur le tour : INAUGURAZIONE DELLA FERROVIA RIVOLI TORINO. Au bas : A. RESTELLI INC.

Rev. Dans le champ, en huit lignes : AL | CAVALIERE | GIOVANNI COLLI | I | RIVOLESI | RICONOSCENTI | 1° OTTOBRE | 1871.

344. (240). — *Chemin de fer de la* **Ligurie occidentale.** Méd. par Pieroni. Bronze. Diam. : 50mm.

Au catalogue précédent, dans le champ du revers, la division des lignes, au nombre de cinq, doit être rectifiée comme suit : A | PERENNE MEMORIA | etc.

1880

Tunnel du Gothard. Voir Suisse, nos 285 et 286 de ce catalogue.

Bien que ce tunnel soit entièrement sur le territoire Suisse, nous en faisons mention dans la série des médailles italiennes, parce que ce tunnel a été construit en suite d'une convention avec l'Italie et l'Allemagne moyennant subsides de ces Etats et surtout parce qu'il débouche dans le canton italien de la confédération et présente un intérêt considérable comme les autres traversées des Alpes pour le développement commercial de l'Italie.

1881.

345. (241). — *Chemins de fer* **Romains.** *(Hommage à Saverio Agazzi.)* Méd. par Orlandini. Cuivre. Diam. : 48mm.

1882.

346. (242). — *Chemin de fer de* **Novare à Pino.** Méd. Laiton. Diam : 32mm.

347. (243). — **Même sujet.** *(Tunnel de Laveno.)* Méd. Etain. Diam. : 32mm.

348. — **Même sujet.** *(Tunnel de Mombello.)* Méd. à bélière. Argent. Diam. : 28mm.

Droit. Le portail du tunnel ; au dessus, une étoile ; sur le tour supérieur : GALLERIA DI MOMBELLO. A l'exergue : V° TRONCO.

Rev. Le même sujet qu'au revers de la médaille précédente. Au dessus, circulairement : FERROVIA NOVARA PINO et deux lignes horizontales : INAUGURAZIONE | 18 NOVEMBRE 1882. A l'exergue : SOCIETA VENETA | PER | IMPRESE E COSTRi PUBLi.

349. — *Chemin de fer de* **Rome à Sulmona.** *(Hommage à G. B. Salvini.)* Méd. par G. Giani. Bronze. Diam. : 47mm.

Droit. Entre deux cornes d'abondance nouées par un ruban aux bouts flottants, l'écusson aux armes de Sulmona avec les lettres S. M. P. E. et surmonté d'une couronne murale. Sur le tour supérieur : CITTA DI SULMONA. Au bas : GIOV. GIANI ROMA.

Rev. Entre deux branches de laurier fruité nouées par un ruban, l'inscription en trois lignes : A | GIAMBATTISTA SALVINI | MDCCCLXXXII.

G. B. Salvini fut le directeur de la construction du chemin de fer inauguré le 28 juillet 1888 comme l'indique une autre médaille également en l'honneur de Salvini décrite dans ce catalogue sous le no 356.

350. (244). — *Chemin de fer de* **Tarente à Brindisi.** *(Hommage à Aug. Magliani.)* Méd. par P. Cavoti, E. Maccagnani et G. Vagnetti. Bronze. Diam. : 66mm.

Chemin de fer du **Gothard**. Voir Suisse, nos 287, 288, 289, 290 et 291 de ce catalogue.

1883.

Même sujet. Voir Suisse, nos 292, 293 et 294 de ce catalogue.

1884.

351. (245). — *Chemin de fer de* **Rome à Sulmona.** *(Tunnel de Carrito-Cocculo.)* Méd. Bronze. Diam. : 39mm.

Au revers, il faut lire dans le catalogue précédent : Un affut sur rails portant plusieurs perforatrices à fleurets divergents; au dessus : .....

352. (246). — *Chemins de fer* **Complémentaires.** *(Hommage à Agostino Depretis.)* Méd. par G. Vagnetti. Bronze. Diam. : 60mm.

Le commencement de la description du revers du catalogue précédent doit être remplacé par ce qui suit :

Rev. Une femme drapée à l'antique est assise contre un pilastre ; ses jambes sont tournées vers la gauche et son buste, vers la droite; elle écrit sur une tablette où on lit : FERROVIE | COMPLEMENTARI | ABOLIZ. MACINATO | E CORSO FORZOSO | CASSA PENSIONI | LEGGE ELETTORALE | CASSE FERROVIARIE | .....

1885.

253. (247). — *Chemin de fer de* **Colico à Sondrio**. *(Lignes de la Valteline.)* Méd. Bronze. Diam. : 34mm.

354. (248.) — *Chemin de fer de* **Rome à Sulmona.** *(Tunnel de Monte Bove.)* Méd. Bronze. Diam. : 40mm.

La dernière ligne de l'exergue au droit est : FEBB. 1881 et non : FEBB. 1885 comme l'indique le catalogue précédent.

1888.

355. (249). — *Chemin de fer de* **Porto Civitanova-Albacina**. Méd. éditée par S. Johnson. Argent et bronze. Diam. : 47mm.

356. (250). — *Chemin de fer de* **Rome à Sulmona.** *(Hommage à G. B. Salvini)*. Méd. par G. Giani. Bronze. Diam. : 55mm.

Voir la médaille sur le même sujet, n° 349 de ce catalogue.

1889.

357. (251). — **Congrès international des tramways**. Méd. à bélière, éditée par S. Johnson. Argent et bronze. Diam. : 32mm.

1892.

358. (252). — *Chemin de fer de* **Crémone à Plaisance**. *(Pont sur le Pô à Plaisence.)* Méd. par A. Capuccio, éditée par Johnson. Argent et bronze doré.

Au droit, la signature du graveur est : A. C. INC. et non : A. G. INC. comme l'indique le catalogue précédent.

359. (253). — *Chemin de fer de* **Faenza à Florence**. *(Tunnel de Monzagnano.)* Méd. Bronze. Diam. : 28mm.

1893.

360. (254). — **Même sujet**. *(Viaduc du Trillaro.)* Méd. à bélière par L. Giorgi. Argent et bronze. Diam. 30mm.

361. (255). — **Même sujet**. *(Hommage au Commr A. Perego.)* Méd. Bronze. Diam. : 43mm.

362. (256). — *Chemin de fer de* **Gênes à Asti**. *(Hommage à G. Saracco.)* Méd. éditée par S. Johnson. Bronze. Diam. : 44mm.

Tunnel du **Gothard**. *(Monument de Louis Favre.)* Voir Suisse, n° 300 de ce catalogue.

1894.

363. (257). — *Chemin de fer de* **Parme à la Spezzia**. *(Tunnel de Borgallo.)* Méd. par G. Giani. Bronze. Diam. : 55mm.

La description du droit du catalogue précédent doit être remplacée par la suivante.

Droit. A l'horizon, à gauche, le soleil se lève sur la mer ; à droite, un tunnel d'où débouche un train ; la voie se développe en courbe au premier plan et passe à gauche devant un palais à portique sur le balcon duquel se voient deux personnages ; au premier plan, deux mineurs s'embrassent ; à côté d'eux, leurs instruments de travail. Au bas : GIOV. GIANI, ROMA.

La légende du revers est en dix-neuf lignes par suite de la division à apporter dans la phrase suivante : .... | LA IMPRESA | DI ALARICO PIATTI E COMPAGNI | ....

Daniel Colladon. *(Percement de Mont Cenis.)* Voir Suisse, n° 303 de ce catalogue.

1898.

364. (258). — *Chemin de fer de* **Turin-Coni-Vievola.** *(Tunnel du col de Tende.)* Méd. Bronze. Diam. : 39mm

Au droit, le dernier mot est : VICIT au lieu de : VINCIT indiqué dans le catalogue précédent.

Au revers, sur le tour, il faut lire : LAVORANTI, au lieu de : LAVORATORI indiqué dans le catalogue précédent.

La notice et le renvoi du catalogue précédent doivent être remplacés par ce qui suit :

Ce tunnel est situé sur le prolongement de la ligne de Turin à Coni, ouverte jusqu'à Vievola près de Tende en 1900. Comme l'indique la notice du no 335, après des négociations difficiles entre la France et l'Italie, les deux Etats décidèrent de construire les deux prolongements vers Vintimille et vers Nice, respectivement par les vallées de la Roya et du Paillon, prolongements qui avaient fait l'objet de vives compétitions de la part des intéressés.

1902.

365. — *Chemin de fer du* **Circumetna.** *(Hommage au marquis Adr. Colocci.)* Méd. Or, argent et bronze. Diam. : 35mm.

Droit. Entre deux branches d'olivier, l'inscription en six lignes : AL MARCHESE | ADRIANO COLOCCI | I FERROVIERI | DELLA | CIRCUMETNEA | RICONOSCENTI.

Rev. Sur le tour : FERROVIA CIRCUMETNEA ✻ CATANIA ✻. Dans le champ, une roue ailée qui lance des éclairs et l'inscription : GIUGNO 1902.

Cette médaille commémore la fête qui eut lieu à l'occasion de la fondation de la caisse de secours des agents, au cours de laquelle un exemplaire en or fut remis au marquis Colocci, promoteur de cette institution.

1903.

366. (259). — **Tunnel du Simplon.** *(Societa Mutuo Soccorso.)* Méd. à bélière par A. Capuccio, éditée par S. Johnson. Bronze, étain et aluminium. Diam. : 39mm.

367. — *Chemin de fer du* **Simplon.** *(Tunnel hélicoïdal de Trasquera.)* Méd. à bélière par A. Cappuccio, éditée par S. Johnson. Bronze. Diam. : 38mm.

Droit. Sur un fond de montagnes, l'embouchure du tunnel d'où sort de face une locomotive fumante ; un mur de soutènement se prolonge vers la droite ; sur le devant, l'Italie personnifiée par une femme drapée, la tête ceinte d'une couronne de laurier, tient dans la main gauche une branche de laurier et dans la main droite, une couronne. Au dessus du tunnel, l'inscription : LINEA | D'ACCESSO | AL | SEMPIONE. Dans l'exergue, à gauche : S. J.

Rev. Dans une réserve, limitée par deux lignes ponctuées parallèles, l'inscription en six lignes : SOCIETA DEL MEDITERRANEO | GALLERIA ELICOÏDALE | LUNGA M. 2966 | 15 DICEMBRE 1900 | 1 NOVEMBRE 1903 | IMPRESE AGOSTINELLI-POZZI.

Cette médaille a été frappée à l'occasion de l'achèvement du tunnel hélicoïdal de Trasquera sur la ligne d'accès de Domodossola au Simplon et distribuée par l'entreprise le 1er novembre 1903.

1904.

368. — *Chemin de fer du* **Val Brembana**. *(Hommage à Paolo Bonomi.)* Méd. par A. Capuccio, éditée par S. Johnson. Bronze. Diam. : 66mm.

Droit. Le buste de Bonomi tourné à gauche. Sur le tour : PAOLO BONOMI PRÉS. DELLA DEP. PROV. DI BERGAMO. Au bas : MCMIV. Sous le buste : A.(ngelo) C.(apuccio). INC. JOHNSON.

Rev. La fortune personnifiée par une femme entourée de voiles flottants, couronnée de laurier, le pied droit sur une roue ailée et portant dans la main droite une roue dentée et sur le bras gauche replié, des fleurs et des fruits. A gauche, l'inscription en huit lignes : ECCITATRICE | FECONDA | DI ECONOMICO | E CIVILE PROGRESSO | LA FERROVIA ELETTRICA | DI VALLE BREMBANA | FELICEMENTE | DECRETATA.

1905.

Chemin de fer du **Simplon**. *(Rencontre des galeries.)* Méd. officielle commandée par le gouvernement fédéral Suisse à Hans Frei.

Voir Suisse, n° 312 de ce catalogue.

369. — **Même sujet**. *(Fêtes pour la rencontre des galeries.)* Méd. à bélière par A. Capuccio, éditée par S. Johnson. Bronze et étain. Diam. : 34mm.

Droit. Le même que celui du n° 367, sauf les inscriptions en lettres gravées suivantes : au dessus du tunnel : *1898-1905* ; au dessous : Mi 19781. Sur le tour, en haut : GALLERIA DEL SEMPIONE, en bas : RICORDO FESTEGGIAMENTI.

Rev. Dans une excavation de la roche, deux mineurs se donnent la main ; ils appuient la main gauche, celui de droite sur un pic, celui de gauche sur une masse ; derrière eux, un petit wagonet sur lequel est un tube à air comprimé. Sur le tour, à gauche : IL PROGRESSO AFFRATELLA I POPOLI. Dans l'exergue : S. JOHNSON MILANO.

Le percement du tunnel eut lieu le 24 février 1905 et les fêtes le 2 avril suivant ; l'achèvement du tunnel et sa mise en exploitation, le 1er octobre 1905.

370. — **Même sujet**. *(Excursion du Touring Club.)* Méd. à bélière par A. Capuccio, éditée par Johnson. Argent émaillé. Diam. : 28mm.

Droit. Deux femmes, demi-nues, se donnent la main par dessus une chaîne de montagnes ; celle de droite tient un écusson aux armes de la Suisse ; celle de gauche, au premier plan, personnifie l'Italie. Au bas, à droite, le portail du tunnel, de chaque côté duquel on lit . *1898-1905*. A la partie supérieure : GITA AL | SEMPIONE. Sur le bord inférieur, à droite : S. J. A l'exergue : Mi 19781.

Rev. Sur le bord, des fleurs d'edelweis ; à gauche, l'écusson émaillé blanc et rouge aux armes de l'Italie ; à droite, le drapeau italien émaillé vert, blanc et rouge, sur une roue d'automobile et portant les lettres C. T. I. Dans le champ, en sept lignes : FESTE | PER IL | DECENNIO | DEL | TOURING CLUB | ITALIANO | MILANO 1905. Au bas, à gauche : S. J.

1906.

371. — Même sujet. *(Fêtes pour le percement du tunnel.)* Méd. à bélière par A. Capuccio, éditée par S. Johnson. Argent. Diam. : 30mm.

Cette médaille ne diffère du n° 369 que par de légères différences du dessin, par le diamètre et par les inscriptions suivantes : au droit, on lit : *1898-1906*, au lieu de : 1898-1905 et : MI 19803 au lieu de : MI 19781.

372. — Même sujet. *(Hommage aux constructeurs du tunnel.)* Méd. à bélière par le Prof. Riser et F. Ricci, éditée par S. Johnson. Bronze. Diam. : 34mm.

Droit. A droite, deux femmes drapées à l'antique symbolisent la Suisse et l'Italie. Toutes deux sont tournées vers la gauche où l'on voit le portail du tunnel d'où débouche un train; l'Italie, le front ceint d'une couronne, le bras droit étendu, répand des fleurs au passage du train; la Suisse, les cheveux épars sur les épaules, tient de la main gauche une palme et repose la main droite sur un écusson à ses armes. Au bas, dans un cartouche orné : SIMPLON | M. 19803.

Rev. La partie supérieure figure une voûte ; sur le voussoir formant clef, on lit : BRANDT | BRANDAU | LOCHER | SULSER ; les lettres, sont en caractères creux et le nom de Brandt est répété deux fois. Sur le devant de la voûte, on voit un groupe animé d'ouvriers au travail, à gauche des terrassiers ; à droite, des mineurs avec une perforatrice. Entr'eux, l'inscription : INGENIUM | ET MANUS | PERFODERUNT | ME. A l'exergue, qu'elle déborde par le milieu, la tête chevelue et barbue d'un vieillard symbolisant le génie de la montagne. A gauche ; MDCCCIIC ; à droite : MDCCCVI. Au bas, à gauche : PROF. RISER, à droite, en caractères creux : F. RICCI SCULt.

373. — Même sujet. *(Fêtes pour l'ouverture de l'exploitation.)* Méd. à bélière par A. Capuccio, éditée par S. Johnson. Bronze. Diam. : 30mm.

Droit. Le Simplon symbolisé par un vieillard couché le corps appuyé sur le bras droit, replié et le menton, sur la main. Sous ce bras, à gauche, le tunnel d'où sortent les voies sur l'une desquelles roule une roue ailée ; à droite, un panorama de ville ; sur le pourtour, des edelweis. Au bas, à gauche : JOHNSON MILANO.

Rev. Les écussons de la Suisse à droite, et de l'Italie à gauche, ce dernier surmonté de la couronne royale ; ils sont traversés par une banderolle sur laquelle on lit : MAI 1906. Au dessus, en quatre lignes : FÊTES | POUR L'OUVERTURE | A L'EXPLOITATION DU | TUNNEL DU SIMPLON. Autour, des edelweis.

374. — Même sujet. *(Souvenir.)* Méd. à bélière à bords chautournés. Etain. Largr max. : 31mm, min. : 28mm.

Droit. Au centre, le sujet de l'affiche annonçant l'ouverture de l'exposition de Milan; sur l'avant d'une locomotive dont on voit le disque, un personnage accroupi dont la coiffure ailée symbolise Mercure, montre à une femme à ses côtés, par l'ouverture du tunnel, les plaines de la Lombardie. Sur le pourtour du tunnel : RICORDO SEMPIONE 1906 ; de chaque côté, deux femmes vêtues de voiles flottants symbolisent comme l'indiquent les écussons à leurs pieds, celle de gauche couronnée, l'Italie et celle de droite, la Suisse ; sur le côté gauche, une palme.

Rev. Entremelés dans une branche de lierre, les mots : VOLERE E POTERE 1898-1906.

375. — Même sujet. *(Exposition de Milan.)* Méd. à bélière par George Kienerk, éditée par G. Masetti Fedi de Florence. Bronze argenté. Diam. 28mm.

Droit. A droite, un mineur demi nu, se servant d'un pic qu'il tient à deux mains ; à gauche, le panorama du Simplon au pied duquel on voit l'entrée du tunnel et au dessus l'inscription : INAUGURAZIONE | DEL-NUOVO-VALICO | DEL SEMPIONE. Sur le bord, à droite : G. KIENERK.

Rev. La tête tournée à gauche d'une gracieuse jeune fille ayant la coiffure traditionnelle des paysannes de la Brianza. A gauche, la façade de l'Exposition de Milan ; à droite, une branche de laurier, au bas, un bouquet de feuilles de chêne. Sur le tour supérieur : ESPOSIZIONE DI MILANO — 1906. Au bas : G. MASETTI FEDI FIRENZE.

376. — Même sujet. *(Exposition de Milan.)* Médaille officielle avec et sans bélière par E. Saroldi, éditée par S. Johnson. Or, argent, bronze argenté ou doré et bronze ; trois modules différents. Diam. : 44mm, 31mm et 25mm.

Droit. Six bustes tournés vers la droite. Les trois principaux, un homme entre deux femmes, le buste nu, tiennent dans les mains respectivement la réduction d'une statue, d'une locomotive et d'un navire. Ils symbolisent trois sections principales de l'Exposition : les beaux-arts, les chemins de fer et la marine. Sur le tour supérieur : ESPOSIZIONE INTERNAZIONALE. Au bas, le monogramme du graveur : E(ugène) S(aroldi). A droite : MILANO 1906.

Rev. A gauche, un mineur assis, les deux mains appuyées sur une perforatrice Brandt, regarde un train qui sort d'un tunnel dans le haut à droite. Sous le tunnel : INAUGURAZIONE | DEL SEMPIONE. A l'exergue, à gauche : S. JOHNSON ; au dessus, le chiffre du graveur : E. S.

377. — Même sujet. *(Exposition de Milan.)* Méd. avec et sans bélière par E. Saroldi, éditée par S. Johnson. Argent, bronze et aluminium ; trois modules différents : Diam. : 47mm, 32mm et 26mm.

Droit. Au milieu, une banderole portant l'inscription : ESPOSIZIONE INTERNAZIONALE | MILANO 1906. Au dessus, l'écusson de la ville de Milan surmonté d'une couronne murale et entouré de branches de laurier nouées par un ruban aux bouts flottants. Au dessous, la vue de l'entrée de l'exposition dans le parc. L'exergue, vide.

Rev. Le mineur figuré au revers du numéro 376 ; à l'arrière-plan, un panorama de montagnes, au pied desquelles, à droite le portail du tunnel, d'où débouche un train. Au dessus de ce dernier, en lettres gravées : *1898-1906*. En haut, à droite : INAUGURAZIONE | DEL SEMPIONE. A l'exergue : Mi 19803. Au dessus de la ligne de l'exergue, au milieu : JOHNSON ; à gauche, le chiffre du graveur : E. S.

378. — Même sujet. *(Exposition de Milan.)* Plaquette officielle par

E. Boninsegna et A. Capuccio, éditée par S. Johnson. Argent et bronze. Haut. : 74mm. Larg. : 52mm.

Droit. Un Mercure entouré de voiles flottants descend de la droite vers la gauche : il tient de la main droite le caducée ; de la main gauche, il unit les mains de la Suisse et de la ville de Milan ; celle-ci, à droite, est symbolisée par une femme debout, portant une couronne murale et tendant les deux mains à une gracieuse jeune fille assise à gauche au dessus du portail du tunnel d'où sort un train. Dans les angles supérieurs, les écussons de l'Italie à droite, de la Suisse à gauche. A l'exergue : INAUGURAZIONE DEL SEMPIONE 1906. Au dessus à droite : E(gide) B(oninsegna) MOD. S. J.

Rev. Les cinq parties du monde se donnent rendez-vous à l'exposition de Milan dont la vue à vol d'oiseau se trouve à leur pied ; elles sont symbolisées par cinq femmes debout, des voiles cachent à peine leurs formes élégantes ; devant, au milieu, l'Europe ; à droite, l'Asie et l'Afrique ; à gauche, l'Amérique et l'Océanie. En haut, la sphère céleste avec le zodiaque montrant les signes d'avril à novembre ; dans le centre, la terre. Au bas, l'inscription : ESPOSIZIONE INTERNAZIONALE ; à gauche, sur la ligne de l'exergue : E B MOD. A C INC ; en dessous : RIP(*roduzione*) INTER(*detta*). S. JOHNSON. A l'exergue : MILANO 1906.

379. — Même sujet. *(Exposition de Milan.)* Méd. officielle par E. Boninsegna et A. Capuccio, éditée par S. Johnson. Argent et bronze. Diam. : 56mm.

Droit. Le même sujet qu'au droit de la médaille précédente, sauf que les deux écussons sont plus bas vers la partie médiane de la médaille ; les inscriptions sont disposées comme suit : au dessus du portail, à gauche : INAUGURAZIONE | DEL SEMPIONE | 1906. A l'exergue : E. B. MOD. à gauche ; S. JOHNSON, à droite.

Rev. La vue de l'entrée principale de l'exposition. A l'exergue : ESPOSIZIONE | INTERNAZIONALE | MILANO | 1906.

380. — Même sujet. *(Exposition de Milan.)* Médaillon fondu par G. Castiglione et S. Johnson Bronze. Diam. : 95mm.

Droit. Dans le haut, la façade de l'exposition représentant l'entrée du tunnel ; dans le champ, un large cartel, contenant l'inscription en cinq lignes : INAUGURAZIONE | DEL SEMPIONE | ESPOSIZIONE | INTERNAZIONALE | MILANO 1906 ; au bas : S. JOHNSON ; de chaque côté du cartel, se donnant la main, les bras reposant sur le cartel, deux personnages allégoriques entourés de feuillages ; à droite, une femme nue, une palette à la main figurant la peinture ; à gauche, un homme également nu, tenant un engrenage, figurant l'industrie.

Rev. La voûte maçonnée d'une galerie, à l'intérieur de laquelle, on lit : *1898 | 1906*. Devant, occupant tout le champ de la médaille, un mineur accroupi, le torse nu, la tête coiffée du chapeau de cuir, la main droite reposant sur le manche d'une masse de mineur ; à droite : G.(iannino) C.(astiglione).

Cette médaille n'a pas été éditée ; il en existe deux exemplaires, l'un appartenant à l'auteur de ce catalogue, l'autre à la maison de frappe Johnson.

381. — Même sujet. *(Hommage au comte G. Borromée.)* Méd. par E. Boninsegna et A. Capuccio, éditée par S. Johnson. Argent et bronze. Diam. : 66mm.

Droit. La tête du comte Borromée tournée à gauche. Sur le tour, à gauche : CONTE GIBERTO BORROMEO, et à droite, en deux lignes : PRESIDENTE DEL COMITATO ITALIANO | DEL TRAFORO DEL SEMPIONE | . Au bas, contre l'épaule, à droite : E. B. MOD | A. C. INC.

Rev. Dans le champ, le sujet et les inscriptions sont identiques à ceux du droit de la médaille précédente, sauf qu'il a été ajouté à droite trois écussons couronnés ; au milieu celui de la ville de Turin surmonté d'une couronne murale, à gauche celui de Milan et à droite celui de Gênes. Sur le tour : DELLA PATRIA RICONOSCENZA ⁂ STRESA INTERPRETE ⁂.

1908.

Trains rapides Rome Monte Carlo Cannes. *(Trains de luxe de la Cie des wagons lits.)* Voir France, n° 272 de ce catalogue.

1909.

Chemins de fer **Nord-Milano, Ticino, Arezzo-Fossato, Napoli-Cuma.** *(Compagnie Belge-Italienne.)* Voir Belgique, n° 154 de ce catalogue.

Sans date.

382. (260). **— Sie de Secours mutuels des mécaniciens et chauffeurs italiens.** Méd. à bélière. Bronze. Diam. : 35mm.

383. — *Chemin de fer du* **Circumetna.** *(Médaille de récompense.)* Méd. à bélière. Or, argent et bronze. Diam. : 36mm.

Droit. Un écusson aux armes de la Sicile dans un cartel surmonté d'une couronne murale entre deux branches de chêne et de laurier nouées par un ruban. Sur le tour : AL MERITO FERROVIARIO.

Rev. Le même sujet qu'au n° 365; entre les lignes d'éclair, un espace réservé pour graver un nom.

Cette médaille est distribuée par la Société à son personnel pour récompenser le mérite ou les actes de dévouement ; cette distinction donne droit à une allocation annuelle et viagère.

PÉNINSULE IBÉRIQUE

N. B. — Les numéros d'ordre entre parenthèses rappellent ceux du catalogue précédent (édition de 1905) auquel on se reportera pour la description détaillée des médailles en cas d'omission dans le présent supplément.

ESPAGNE

1848.

384. (261). — *Chemin de fer de* **Barcelone à Mataro**. Méd. par Lorenzale et Jubany. Bronze. Diam. : 53mm.

1855.

Chemin de fer de **Paris en Espagne.** Voir France, n° 228 de ce catalogue.

1856.

385. (262). — *Chemin de fer de* **Madrid à Saragosse**. *(Artillerie de Saragosse.)* Argent et bronze. Diam. : 27mm.

386. (263). — *Chemin de fer du* **Nord.** *(Ville de Valladolid.)* Méd. étain. Diam. : 35mm.

1877.

387. (264). — *Chemin de fer de* **Salamanque.** *(Inauguration.)* Méd. par G. S. Bronze. Diam. : 31mm.

1879.

388. (265). — *Chemin de fer de* **Madrid à Ciudad Real.** *(Inauguration.)* Méd. par J. E. Lozano. Bronze. Diam. : 60mm.

1880.

389. (266). — *Chemin de fer et mines de* **San Juan de Las Abadesas.** *(Inauguration de la ligne de Granollers aux mines.)* Méd. Bronze. Diam. : 54mm.

1881.

390. (267.) — *Chemin de fer de* **Madrid à Barcelonne.** *(Inauguration de la section de Villanueva à Barcelonne.)* Méd. par Padro et Sala. Bronze. Diam. : 57mm.

1882.

391. (268). — *Chemin de fer de* **Canfranc.** *(Inauguration.)* Méd. par Castells, Bronze. Diam. : 47mm.

Au revers, dans le catalogue précédent, la signature du graveur doit se lire : CASTELLS et non CASTELL F.

Canfranc est le point où s'amorcera, en territoire espagnol, le chemin de fer transpyrénéen ; le grand tunnel d'Aranones commencera à peu de distance sur la commune du même nom pour aboutir aux Forges d'Abel en France. L'inauguration des travaux a eu lieu le 6 décembre 1908 en présence des ministres français et espagnols. L'archevêque de Saragosse y a dit la messe devant une assistance énorme sur un autel érigé à la place même où débouchera le tunnel. La percée transpyrénéenne aura lieu par deux tunnels à simple voie, l'un de Somport, dont nous venons de parler, appartiendra à la France, l'autre, par le col de Salan de Jeu du Mail (France) à Isil (Espagne), appartiendra à l'Espagne. Les deux voies se réuniront dans une gare internationale établie dans chaque pays.

1884.

392. (269). — *Chemins de fer des* **Asturies, Galice et Leon.** *(Espagne et France unies.)* Méd. par A. Desaide. Bronze. Diam. : 69mm.

Au droit, dans le catalogue précédent, sur le tour, il faut lire : LAS ARTES au lieu de : LOS ARTES.

Au revers, la division des lignes indiquée après l'année : *1883* doit être supprimée et reportée après le mot : PARIS. Au bas, il y a une rosette.

1902.

Chemin de fer de **Penarroya.** Voir France, n° 268 de ce catalogue.

Cette plaquette, espagnole par le sujet traité au revers et la mention précitée du chemin de fer, est d'origine française.

PORTUGAL

1856.

393. (271). — *Chemin de fer de l'***Est.** *(Section de Lisbonne à Carregado vers Santarem.)* Méd. par Gérard. Bronze. Diam. : 50mm.

1875.

394. (272). — *Chemin de fer du* **Minho.** *(Inauguration.)* Méd. par Molarinho. Bronze et plomb. Diam. : 54mm.

Dans le catalogue précédent, au revers, le mot : INAUGURAO doit être orthographié : INAUGUROU.

1877

395. — *Cie Royale des chemins de fer* **Portugais.** *(Pont sur le Douro.)* Méd. par Molarinho. Bronze. Diam. : 60mm.

Droit. Vue du pont formé d'une arche centrale et de cinq travées de rive, trois à gauche et deux à droite, traversé par un train de chemin de fer passant à droite. Au dessus, en deux lignes concentriques : ABERTURA DO ARCO 160 METROS ALTURA 61 METROS | COMPRIMENTO TOTAL 354 METROS. Sur le tour : COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES ※ PONTE METALLICA SOBRE O DOURO NO PORTO. Dans le champ, à droite : MOLAR ° F.

Rev. Le champ partagé en trois parties par deux lignes horizontales; dans la première, sept lignes : PONTE MARIA PIA | PRINCIPIADA | A 5 DE JANEIRO DE 1876 | INAUGURADA | A 4 DE NOVEMBRO DE 1877 | POR S. S. M. M. | EL REI D. LUIZ I E A RAINHA D. MARIA PIA. Dans la seconde partie, huit lignes : CONSELHO DE LISBOA | ADMINISTRADOR DELEGADO O. J. DE SAMPAIO | COMITÉ DE PARIS | ADMINISTRADOR DELEGADO O. J. DE LA GANDARA | DIRECTOR DA COMPANHIA | M. A. D'ESPREGUEIRA | ENGENHEIRO CHEFE DA CONSTRUCCAO | P. I. LOPES. Dans la partie inférieure, en trois lignes : PROJECTADA E EXECUTADA | PELA CASA CONSTRUCTORA | G. EIFFEL & Cie. Au bas, une ligne concave : DE LEVALLOIS PERRET PERTO DE PARIS.

1879.

396. (273). — *Chemin de fer du* **Douro.** *(Inauguration.)* Méd. par Molarinho. Bronze doré et étain. Diam. : 54mm.

1890.

397. (274). — *Chemin de fer de* **Ste Combadao à Vizeu.** Méd. Bronze et étain. Diam. : 30mm.

Droit. Une locomotive tournée vers la droite ; derrière, un soleil rayonnant. Au dessus : XXIV DE NOVEMBRO DE : au bas : MDCCCXC.

Rev. La légende en sept lignes : INAUGURAÇAO | DO | CAMINHO | DE FERRO DE SANTA | COMBADAO | A | VIZEU.

AUTRICHE-HONGRIE

N. B. — Les numéros d'ordre entre parenthèses sont ceux du catalogue précédent (édition de 1905) auquel on se reportera pour la description détaillée des médailles en cas d'omission dans le présent supplément.

AUTRICHE

1837.

398. (275). — *Chemin de fer* **Nord. Empereur Ferdinand**. *(Station à Vienne)* Méd. Argent et bronze. Diam. : 42mm.

1839.

399. (276). — **Même sujet**. *(Section de Vienne à Brunn.)* Clichés par L. Heuberger (les deux faces estampées et soudées). Cuivre argenté. Diam. : 26mm et 28mm.

400. (277). — **Même sujet**. Clichés par C. Radnitzky. Cuivre. Diam. : 30mm.

1841.

401. (278). — *Chemin de fer de* **Vienne à Raab**. *(Inauguration de la section de Vienne à Baden.)* Méd. par Scharf et J. Eckhart. Argent et bronze. Diam. : 45mm.

Chemin de fer de **Milan à Venise**. *(Pont sur la lagune à Venise.)* Voir Italie, n° 315 de ce catalogue.

Cette médaille, ainsi que la suivante, bien que d'origine autrichienne, appartiennent à l'Italie dans le classement par nationalités.

1843.

Même sujet *(Station de Milan.)* Voir Italie, n° 316 de ce catalogue.

1844.

402. (279). — *Chemin de fer de* **Vienne à Gratz.** *(Südbahn.)* Méd. par I. B, Roth. Argent et bronze. Diam. : 53mm.

1845.

403. (280). — *Chemin de fer de* **Vienne à Prague.** *(Nordliche Staatsbahn.)* Méd. par I. B. Roth et J. Eckhart. Argent et bronze. Diam. : 44mm.

Chemin de fer de **Varsovie à Vienne.** Voir Russie, nos 548 et 549 de ce catalogue.

1850.

404. (281). — *Chemins de fer* **Triestains.** *(Pose de la première pierre de la station de Trieste.)* Méd. par A. Fabris. Argent et bronze. Diam. : 59mm.

1851.

405. (282). — *Chemin de fer de* **Prague à Dresde.** *(Ville de Prague.)* Méd. par W. Seidan. Bronze. Diam. : 48mm.

1854.

406. (283). — *Chemin de fer du* **Semmering.** *(Son achèvement.)* Méd. par W. Seidan. Bronze. Diam. 40mm.

1857.

407. (284). — *Chemin de fer* **Sud-Autrichien.** *(Achèvement de la Sud-Bahn.)* Double thaler par C. Radnitzky. Argent. Diam. : 41mm.

Le N. B. du catalogue précédent doit être remplacé par le suivant :

Il existe de cette pièce trois variétés décrites dans le catalogue de Schwalbach, sous les numéros 159, 159a et 159b ; dans la première, au droit, la pointe de la couronne de laurier se trouve entre le K et l'A du mot : KAISER ; dans la seconde, cette pointe se trouve entre l'A et l'I du même mot ; enfin, dans la troisième, la disposition des lettres : C. R. sous le col est un peu différente.

Chemins de fer de **Lombardo-Vénitiens** *et de l'***Italie Centrale.** Voir Italie nos 329 et 330 de ce catalogue.

Ces médailles non datées ont été frappées à la Monnaie de Vienne en 1857 ; bien que d'origine autrichienne, elles appartiennent à l'Italie dans la classification par nationalités.

1869.

408. (285). — *Chemin de fer de* **Semmering**. *(Congrès des chemins de fer allemands à Vienne. — Hommage à C. V. Ghega.)* — Méd. par W. Seidan, Bronze. Diam. : 50mm.

1870.

409. (286). — *Chemin de fer* **de Brunn à Znaim**. Méd. à bélière. Etain. Diam. : 23mm.

Droit. Une locomotive tournée à gauche Au dessous, en deux lignes : BRÜNN-ZNAIM | 1/9 1870.

Rev. Une inscription en cinq lignes, la première et la dernière, cintrées : ANDENKEN | AN DIE | EROFFNUNG | DES | STAATSBAHN.

1871.

410. (287). — *Chemin de fer de* **Lemberg à Podwoloczyska**. *(Carl Ludwig Bahn. — Hommage à S. Richtman.)* Méd. Argent et bronze argenté. Diam. : 50mm.

411. (288). — **Même sujet**. Méd. Or. Diam. : 20 ½mm.

1873.

412. (289). — **Fabrique de locomotives de Florisdorf.** Méd. à bélière. Métal blanc. Diam. : 30mm.

1883.

413. (290). — **Tunnel de l'Arlberg**. *(Son achèvement.)* Méd. par J. Tautenhayn. Bronze. Diam. : 70mm.

414. — **Même sujet.** Méd. à bélière par J. Tautenhayn. Or (gr. 7,56). Diam : 23mm.

Droit. Identique à celui de la médaille précédente.

Rev. Il ne diffère de celui de la médaille précédente que par l'inscription différente sur le tour qui est la suivante : K. K. STAATS-BAHN-DIRECTION UND BAU UNTERNEHMUNG G. V. CECONI. Au bas, une rosette.

Il n'a été frappé que quatre exemplaires de cette médaille.

1884

415. (291). — *Chemin de fer de l'***Arlberg**. *(Fêtes pour l'inauguration.)* Méd. à bélière. Etain. Diam. : 35mm.

1896.

416. (292). — **Chevalier A. von Loehr.** Plaquette uniface par F. Pawlik. Argent et bronze. Haut. : 38mm. Larg. : 27mm.

Auteur d'un catalogue de médailles de chemins de fer et administrateur de diverses sociétés de chemins de fer.

1897.

417. (293). — *Chemin de fer du* **Vorarlberg.** *(25ème anniversaire.)* Méd. à bélière par Drentwett. Argent et bronze doré. Diam. : 29mm.

418. (294). — *Chemin de fer de* **Mergel.** *(Bohème.)* Méd. par R. Frisch. Bronze. Diam. : 28mm.

1898

419. (302). — *Chemin de fer* **Métropolitain de Vienne.** *(Hommage à Hämmerle et Waldvogel.)* Plaquette non datée par A. Scharff. Argent et bronze. Haut. : 46mm. Larg. 33mm.

Droit. Tête tournée à gauche ; sur le bord droit, verticalement : ANTON WALDVOGEL ; au bas, à gauche : A. SCHARFF. A l'exergue, la vue du métropolitain près du pont de Brigitta.

Rev. Tête tournée à droite ; sur le bord gauche, verticalement : THEODORE HÄMMERLE ; au bas, à droite : A. SCHARFF. A l'exergue, la même vue qu'au droit.

La notice du catalogue précédent doit être remplacée par la suivante :

Cette plaquette a été frappée en 1898 à l'occasion de l'achèvement de la ligne du canal du Danube du réseau métropolitain.

1899.

420. (295). — **Se chorale des agents des chemins de fer autrichiens.** Méd. ovale par J. Tautenhayn Jun. Argent. Haut. : 47mm. Larg. : 36mm.

Droit. Le buste d'un homme nu dans l'attitude de chanter, tenant en main un papier ; à droite, les initiales : T. J.

Rev. Une inscription en six lignes : DER | GESANGVEREIN ÖSTERREICHISCHER | EISENBAHNBEAMTEN | FÜR TREUE | MITGLIEDSCHAFT. Au dessous, une roue ailée et la date *1879-1899*.

Voir aussi le n° 429 de ce catalogue.

1901.

421. (296). — **Club autrichien des agents de chemins de fer.** *(25ème anniversaire. — Hommage au Dr H. Wittek.)* Plaquette, le bord supérieur cintré, par R. Marschall. Bronze. Haut. : 64mm. Larg. : 45mm.

1902.

422. (297). — *Chemins de fer locaux de la* **Bukowine.** *(Tunnel de Mesticanesti.)* Plaquette, le bord supérieur cintré, par St. Schwartz. Bronze. Haut. : 77mm. Larg. 54mm.

1903.

423. — *Chemins de fer* **Bosniaques.** Plaquette par R. Marschall. Bronze. Haut. : 44mm. Larg. : 60mm.

Droit. Un paysage montagneux légèrement esquissé, traversé par une voie de chemin de fer passant à droite sur un viaduc et sortant d'un tunnel à gauche ; elle est parcourue par un train de chemin de fer se dirigeant à gauche et sous lequel se trouve une inscription gravée en cinq lignes : FRANCISCUS. JOS. I | IMP. ET REX | BOSNIAM-RAGUSEO | LITORI-FERREA-VIA | CONIUNXIT MCMI.

Rev. A gauche, un âne chargé et son conducteur bosniaque ; verticalement, sur le bord droit : R. MARSCHALL FECIT 1903.

Sur le désir de l'empereur, l'on aurait renoncé à la frappe de cette plaquette par le motif que l'âne aurait pu prêter à des plaisanteries ; les exemplaires seraient donc très rares.

Cette plaquette commémore le chemin de fer qui relie la Bosnie au littoral adriatique à Raguse ; elle rappelle au revers l'ancien mode de transport usité en Bosnie.

1904.

424. (298). — *Chemin de fer du* **Semmering.** *(50 anniversaire. — Hommage à Ghega.)* Plaquette par R. Marschall. Bronze. Haut. : 55mm. Larg. 55mm.

Ligne de Vienne-Bischofshofen-Villach-Trieste.

La plaquette suivante ouvre la série de douze pièces très intéressantes au point de vue artistique qui commémorent les différentes phases d'un travail considérable et d'une grande importance au point de vue commercial et stratégique pour les destinées futures de la monarchie. Il s'agit d'une ligne de chemin de fer, qui, indépendamment de la ligne existante du Semmering, assure une nouvelle communication entre Vienne et Trieste et des relations plus directes vers l'Europe centrale pour les provinces occidentales de l'empire ; elle se détache à Bischofshofen de la ligne de Vienne à Inspruck pour aboutir à Trieste après un parcours de 362 kilomètres dont 36 de Villach à Spittal empruntés à la ligne existante de Marburg à Franzenfeste. Ce chemin de fer parcourt, à travers les Alpes Juliennes, les régions les plus accidentées de la monarchie au point que le nombre des tunnels ne fut pas moindre de 78, d'un développement total dépassant 52 kilomètres. Les principaux ont été commémorés par la médaille savoir : celui de *Wochein* (6339 m.) sur la ligne de Goritz (Littoral) à Assling (Carniole) réunit la vallée de l'Isonzo à celle de la Save (voir nos 425, 426, 427, 428 et 430) ; le tunnel de *Karawanken* (7976 m.) sur la ligne d'Assling à Villach (Carinthie) qui fait passer le chemin de fer de la vallée de la Save dans celle de la Drave (voir nos 433, 434 et 435) et enfin le Tunnel de *Tauern* (8550 m.) sur la ligne de Spittal à Badgastein (pays de Salzbourg) qui longe la vallée du Salzach (voir les nos 437, 438, 439 et 440). Ce chemin de fer, commencé en 1900, fut terminé par la mise en exploitation de la dernière section de Spittal à Badgastein qui fut inaugurée le 5 juillet 1909.

425. (299). — **Tunnel de Wochein.** *(Chemin de fer de Goritz à Assling.)* Plaquette, le bord supérieur cintré par J. Tautenhayn Jun. Or, argent et bronze. Haut. : 59mm. Larg. : 80mm.

Il n'existe de cette plaquette qu'un seul exemplaire en or (gr. 263,70) appartenant à la collection de médailles du musée historique des chemins de fer à Vienne.

426. — **Même sujet.** Méd. ovale à bélière par J. Tautenhayn Jun. Argent et bronze. Haut. : 28mm. Larg. : 22mm.

Droit. Ste Barbe debout, vue de face, tenant un calice dans la main gauche et sous le bras du même côté, un livre ; la main droite repose sur la garde d'une épée dont la pointe touche la terre ; dans le fond, un panorama de montagnes; au bas, des habitations.

Rev. Dans le fond, des bois et des montagnes ; devant, le portail d'un tunnel d'où sort une ligne à double voie en tranchée. A droite, les initiales du graveur : J. T. Dans l'exergue, en quatre lignes : ZUR . ERINNERUNG . AN | DEN DURCHSCHLAG | DES . WOCHEINER . | TUNNELS . 1904.

Les exemplaires en argent portent deux empreintes au poinçon sur la tranche.

427. — **Même sujet.** Méd. ovale à bélière par J. Tautenhayn Jun. Or, (gr. 7,31). Haut. : 24mm. Larg. 18mm.

Identique à la précédente, sauf la dimension.

428. — **Même sujet.** Méd. ovale à bélière éditée par S. Johnson. Argent et bronze. Haut. : 24mm. Larg. : 18mm.

Droit. Le portail d'un tunnel d'où sort une ligne à double voie en tranchée se perdant au premier plan. Sur le fronton : FRANZ . JOS I ; au dessus, un panorama de montagnes dont deux plus hautes dominent le pays ; à droite, une femme debout, personnifiant Ste Barbe, étend le bras droit comme pour protéger la route; le bras gauche replié, dont la main tient un calice avec l'hostie, serre contre la sainte une épée appuyée à terre par la pointe.

Rev. Dans le champ, en neuf lignes : ZUR | ERINNERUNG | AN DEN | DURCHSCHLAG | DES WOCHEINER | TUNNELS | 1904 | — | BAUUNTERNEHMUNG | G. V. CECONI.

Le commandeur comte Giacomo Ceconi fut l'entrepreneur du tunnel ; dès 1885, il avait fait les études de la ligne et en avait fait don au gouvernement autrichien.

429. — **Société chorale des agents des chemins de fer autrichiens,** *(25ème anniversaire.)* Plaquette à coins coupés par R. Marschall. Argent et bronze. Haut. : 75mm. Larg. 31mm.

Droit. Une femme nue dans le ravissement, les bras étendus, écoute chanter; l'exergue vide.

Rev. Inscription en seize lignes : GESTIFTET | ANLÄSSUCH | DES 25 JAHR. | VEREINBESTAN | DE | 1879 . 1904 | IN DANKBARER | ANERKENNUNG | BESONDERER | VERDIENSTE | UM DIE DEUTSCHE | SANGESKUNST | — | DER GESANGVEREIN | ÖSTERR. EISENBAHN | BEAMTEN | IN WIEN.

Cette plaquette est distribuée comme récompense aux sociétaires les plus méritants. Voir aussi le no 420 de ce catalogue.

1905.

430. — **Tunnel de Wochein.** *(Chemin de fer de Goritz à Assling.)* Méd. ovale à bélière éditée par S. Johnson. Argent et bronze. Haut. : 24mm. Larg. : 18mm.

Variété de la médaille n° 428 pour l'achèvement du tunnel. Les troisième, quatrième et septième lignes de l'inscription du revers sont remplacées par les suivantes : ..... | AN DIE | VOLLENDUNG | ..... | 1905 | ....

431. — Tunnel de Bosrück. *(Ligne de Linz à Selzthal).* Méd. à bélière éditee par S. Johnson. Or, argent et bronze. Diam. : 35mm.

Droit. Le portail du tunnel ; sur le tour supérieur : ✻ BOSRUCK TUNNEL ✻ ; au bas : *1902-1905* et une étoile ; à gauche : JOHNSON.

Rev. Sainte Barbe vue de trois quarts jusqu'aux genoux, la tête couronnée de roses inclinée vers la droite ; elle tient dans les mains un clocher appuyé sur son épaule droite. Sur le tour supérieur : BAUUNTERNEHMUNG ; sur le tour inférieur : ✻ FALETTI ZATERANDA & COMP. ✻. Aux pieds de Ste Barbe : S. J.

Le tunnel de Bosrück de 4766 m. de longueur fut percé pour la ligne de « Pyhrn Bahn » entre les stations de Spittal et de Ardning pour réunir la Haute Autriche et le Steyermark.

432. — Même sujet. Méd. à bélière éditée par S. Johnson. Or, argent et bronze. Diam. : 23mm.

Identique à la précédente, sauf le diamètre.

433. — Tunnel de Karawanken. *(Ligne d'Assling à Villach.)* Méd. par J. Tautenhayn Jun. Bronze. Diam. : 70mm.

Droit. Un paysage de montagnes occupant la partie supérieure de la médaille ; à droite, les initiales du graveur : T. J. Dans la partie inférieure, en cinq lignes : DURCHSCHLAG . DES | KARAWANKEN . TUNNELS | MAI . 1905 | K. K. EISENBAHNBAU | DIREKTION.

Rev. Deux mineurs, le torse nu, se rencontrent dans le tunnel et se serrent la main droite. Ils tiennent dans la main gauche, celui de gauche une lampe de mineur pendue à l'extrémité d'un fil de fer, celui de droite, le manche d'un marteau dont la masse repose sur la roche. Sur le bord droit : J. TAUTENHAYN JUN. FEC. A l'exergue : ROSENBACHTHAL | BIRNBAUM.

Les travaux ont été exécutés par l'entreprise Gross-Bachstein sous la direction du Chev. Alfred de Pischof ; commencée en 1901, la galerie d'avancement fut percée le 17 mai 1905 ; à cette occasion, le gouvernement autrichien fit frapper la médaille officielle qui vient d'être décrite et qui fut distribuée aux invités lors de l'inauguration.

434. — Même sujet. Plaquette avec et sans bélière par A. Hartig. Argent et bronze. Haut. : 40mm. Larg. : 32mm.

Droit. Devant le portail d'un tunnel, un mineur nu jusqu'à la ceinture pose le pied et un marteau qu'il tient de la main droite sur un dragon terrassé qui symbolise le génie de la montagne vaincu. Au bas, à droite : A. HARTIG.

Rev. La vue du tunnel dans lequel un affut porte trois perforatrices manœuvrées par trois mineurs. Au bas, en quatre lignes : ZUR ERINNERUNG AN | DEN DURCHSCHLAG DES | KARAWANKEN TUNNELS | 1905.

A l'occasion du percement de la galerie, l'entreprise fit frapper la plaquette décrite qui fut distribuée aux ouvriers pour être portée en breloque à la chaîne de montre.

435. — **Même sujet.** Plaquette par A. Hartig. Or (gr 4,61) et argent. Haut. : 20^{mm}. Larg. : 16^{mm}.

Identique à la plaquette précédente, sauf les dimensions réduites.

La plaquette en argent fut distribuée aux employés de l'entreprise dans les mêmes conditions que la plaquette precedente le fut aux ouvriers.

1906.

436. — *Chemins de fer de* **Botzen à Méran.** *(25e anniversaire.)* Plaquette par W. Pittner et A. Hartig. Argent et bronze. Haut. : 73^{mm}. Larg. ; 44^{mm}.

Droit. Un paysan en costume tyrolien, le chapeau à la main, présente une guirlande de fleurs à une femme drapée à l'antique, symbolisant le chemin de fer ainsi que l'indique la roue ailée qu'elle tient dans la main droite ; la main gauche de cette dernière tient une tablette portant les mots : *1881 | 1906*. Dans le fond, un paysage montagneux au bas duquel un train se dirige vers la gauche. Au bas, à gauche : W. PITTNER, à droite : FEC. A. HARTIG.

Rev. Une vue à vol d'oiseau de Méran ; dans le fond, un panorama de montagnes. Au bas, en sept lignes : DIE K. K. PRIV. | BOZEN MERANERBAHN ZUR ERINNERUNG AN DEN FUNF UND | ZWANZIG JAHRIGEN BESTAND DER BAHN | VON | BOZEN NACH MERAN | WIEN 1906.

1907.

437. — **Tunnel de Tauern.** *(Ligne de Spittal à Badgastein.)* Plaquette cintrée à sa partie supérieure par T. Stundl. Bronze. Haut. : 66^{mm}. Larg. : 50^{mm} ; elle est surmontée de la roue ailée symbolique qui porte sa hauteur totale à 77^{mm}.

Droit. Le portail du tunnel au premier plan d'une vallée encaissée ; au dessus, quelques habitations et un bois de sapins. Dans la partie supérieure, deux écussons aux armes des provinces de Salzbourg et de Carinthie posés sur des couronnes enlacées nouées par des rubans à bouts flottants. A l'exergue, en trois lignes : ZUR ERINNERUNG AN DEN DURCHSCHLAG DES | 8526^{m} LANGEN TAUERN TUNNELS = 1907 | K K EISENBAHNBAU DIREKTION. BRUDER REDLICH & BERGER.

Rev. Buste de femme de trois quarts à gauche, la tête ceinte d'une couronne à pointes, figurant la S^{te} Barbe du tableau de Palma le vieux qui se trouve à Venise dans l'église de S^{a} M^{a} Formosa ; à gauche, au sommet d'une montagne, une tour ; au bas, à droite : T. STUNDL. A l'exergue, en caractères gothiques : BESCHÜTZE UNS !.

438. — **Même sujet.** Plaquette à bélière par T. Stundl. Argent. Haut. : 30^{mm}. Larg. 23^{mm} ; la roue ailée porte sa hauteur totale à 35^{mm}.

Identique à la plaquette précédente, sauf les dimensions réduites.

439. — **Même sujet.** Plaquette à bélière par T. Stundl. Or (12 ½ gr.). Haut. : 26^{mm}. Larg. : 19^{mm} ; la roue ailée porte sa hauteur totale à 30^{mm}.

Identique aux deux plaquettes précédentes, sauf ses dimensions réduites.

440. — **Même sujet**. Méd. par E. Hellmer. Bronze. Diam. : 100mm.

Droit. Une femme assise tournée vers la gauche, d'allure moderne, symbolise le travail ; elle tient dans la main droite un rameau d'olivier et dans la main gauche, un compas appliqué sur une carte déployée sur ses genoux. Au second plan, dans la partie supérieure du champ, une réserve semi circulaire montrant l'ouverture du tunnel et des ouvriers dont deux s'embrassent. Au bas, à gauche, hors de la réserve. JULI 1907. Sur le tour supérieur : DURCHSCHLAG DES TAUERN-TUNNELS. A droite : E. HELLMER.

Rev. Inscription en huit lignes : ZUR | ERINNERUNG AN | DEN DURCHSCHLAG | DES TAUERN-TUNNELS | JULI . 1907 | K. K. EISENBAHNBAU DIREKTION | BAUUNTERNEHMUNG | DRUDER | REDLICH U. BERGER.

1908.

441. — **E. A. Ziffer**. Plaquette cintrée par J. Kassin. Bronze. Haut. : 90mm. Larg. : 55mm.

Droit. Le buste tourné à gauche. A l'exergue : E. A. ZIFFER | 1833-1908. Sous l'épaule : J. KASSIN.

Rev. Inscription en dix-neuf lignes : ALS BLEIBENDES ZEICHEN | DER VEREHRUNG VON DEN | MITGLIEDEN DES | VERWALTUNGSRATES DER | BUKOWINAER LOKALBAHNEN | DER EISENBAHN | ..... | IHREM PRESIDENTEN | HERRN | E. A. ZIFFER | BEH. AUT. ZIVIL INGENIEUR | FÜR BAUFACHER | ZUR ERINNERUNG AN DIE | VOLLENDUNG SEINES | 75 LEBENSJAHRES | GEWIDMET.

Hommage de ses collègues des conseils d'administration des différentes sociétés de chemins de fer à leur président à l'occasion du 75me anniversaire de sa naissance.

Même sujet. *(Chemin de fer de la Bukowine.)* Méd. par J. Kassin. Diam. : 80mm.

Droit. Le buste tourné à gauche différant de façon peu visible de celui figuré sur la médaille précédente. Sur le tour : ZIVIL INGENIEUR . E. A. ZIFFER ; au bas : *1833-1908*. Sous l'épaule : J. KASSIN.

Rev. Sur le tour : DIE AKTIENGESELLSCHAFT » BUKOWINAER LOCALBAHNEN « ; dans le champ, en quatorze lignes, la dernière concave prolongeant celle formant le tour : AUS ANLASS IHRES | 25 JÄHR. BESTANDES | 1883-1908 | IHREM MIT-BEGRÜNDER U. PRÄSIDENTEN | HERRN | E. A. ZIFFER | BEH. AUT. ZIVILINGENIEUR FÜR BAUFÄCHER | IN DANKBARER ANERKENNUNG | SEINER | UNVERGÄNGLICHEN | VERDIENSTE UM DIE | ENTWICKLUNG | UND | AUSGESTALTUNG DES UNTERNEHMENS.

1909.

443. — **Richard Heimbold**, *Directeur de la Südbahn. (40ème anniversaire.)* Plaquette uniface légèrement cintrée à la partie supérieure par L. Hujer. Bronze. Haut. : 77mm. Larg. : 49mm.

Le buste tourné à gauche ; au bas, à gauche : L. HUJER. A l'exergue, en cinq lignes : IHREM HOCHVEREHRTEN DIREKTOR | REGIERUNGSRAT . RICHARD HEIMBOLD | DIE

BEAMTEN KOMMERZIELLEN | DIREKTION DER K. K. PRIV. SÜDBAHN | 1869 . GESELLSCHAFT . WIEN . 1909.

Sans date.

444. (300). — *Chemin de fer à crémaillère du* **Gaisberg** *(près de Salzbourg.)* Méd. à bélière par Steinböck. Laiton et métal blanc. Diam. : 25mm.

Droit. La vue du mont Gaisberg ; à l'avant plan, un paysage et des habitations. L'exergue vide.

Rev. Légende en sept lignes : ANDENKEN | AN DIE FAHRT | MIT DER ZAHNRAD | BAHN AUF DIE | GAISBERG SPITZE | DIESE MÜNZE | IN SALZBURG. Au bas : STEINBÖCK.

445. (301). — **Chemins de fer en général**. Méd. avec ou sans bélière par G. Bayenbach. Bronze. Diam. : 26mm.

446. (303). — **Carl Rimböck.** *(Souvenir à Dagobert Frey.)* Plaquette par A. Scharff. Bronze. Haut. : 60mm. Larg. : 90mm.

Le mot : SEINAM de la légende du revers dans le catalogue précédent doit être orthographié : SEINEM.

HONGRIE

1885.

447. (304). — *Chemin de fer de l'***Etat Hongrois.** Méd. Fonte de fer. Diam. : 76mm.

La traduction de l'inscription du revers est : EN SOUVENIR DE L'EXCURSION DU CONGRÈS DES MINEURS.

448. (305). — **Même sujet.** Méd. Fonte de fer. Diam. : 76mm.

1897.

449. (306). — *Chemin de fer de* **Szegzard Battaszéki**. Méd. éditée par J. C. Bauer et fils. Argent et bronze argenté. Diam. : 29mm.

450. (307). — *Chemin de fer de* **Lonjathal.** Méd. Argent et bronze argenté. Diam. : 40mm.

La traduction de l'inscription sur le tour est : EN SOUVENIR DE L'OUVERTURE DU CHEMIN DE FER DE LONJATHAL CONSTRUIT PAR HORSY JEAN × FINI EN 1897 ; celle de l'inscription de l'exergue est : COMMENCÉ DANS L'ANNÉE DU MILLÉNAIRE 1896.

Les inscriptions du revers sont la traduction en slave de celles du droit en hongrois.

1906.

451. - *Tunnel de* **Udvarvölgyi.** *(Chemin de fer de Szekely de l'Etat Hongrois.)* Plaquette uniface, coulée, trapézoïdale, cintrée à la partie supérieure, par Rona. Argent. Haut. : 104mm. Larg. en haut : 83mm, en bas : 106mm.

Droit. La voûte d'un tunnel, d'où sort une locomotive fumante se dirigeant à gauche attelée à une voiture dont on ne voit que la moitié ; au dessus du train, plane le génie du progrès personnifié par une femme nue, ailée, tenant dans la main droite une torche et dans la main gauche, une couronne. Les inscriptions en creux sont les suivantes : à droite, en haut : MAGY : KIR | ALLAM VASUTAK | 1906 JUNIUS. *(Chemin de fer de l'Etat Hongrois 1906 Juin)*; en bas : RONA et un coup de poinçon figurant une rosette. A gauche, en haut : PALLOS ARMIN ' EP. VALLAK. *(Pallos Armin entrepreneur de la construction)*; en bas : S. G. A. *(Scheid G. A. éditeur.)*

A l'exergue : A SZEKELY VASUTA KUDVARVÖLGYI ALAGUT JANAK ÁTFURÁSA. *(Percement du tunnel d'Udvarvölgyi du chemin de fer de Szekely).*) Sur la ligne suivante : EMLÉKEUL | LANCZY LEO | URNAK. *(Souvenir pour Lanczy Léon).* Le nom est séparé des deux mots voisins par une ligne brisée formant une réserve.

Cette plaquette est due au célèbre artiste hongrois Rona ; il n'en existerait que deux exemplaires outre le nôtre ; la ligne est située dans le Siebenburgen.

Sans date.

452. (308). — *Chemin de fer de la* **Theiss.** Méd. uniface à bélière par Seidan. Argent. Diam. : 44mm.

453. (309). — *Chemin de fer de l'***Etat Austro-Hongrois.** Méd. uniface à bélière par Seidan. Argent. Diam. ; 40mm.

454. (310). — *Chemin de fer* **Nord-Hongrois**. Méd. uniface à bélière. Argent. Diam. : 46mm.

455. (311). — *Chemin de fer de l'***Ouest-Hongrois**. Méd. uniface. Bronze. Diam. : 46mm.

456. (312). — *Chemin de fer de l'***Alföld.** Méd. uniface à bélière par A. Scharff. Diam. : 40mm.

ALLEMAGNE

N. B. — Les numéros d'ordre entre parenthèses rappellent ceux du catalogue précédent (édition de 1905) auquel on se reportera pour la description détaillée des médailles en cas d'omission dans le présent supplément.

1816.

457. — Locomotive de Krigar. Plaquette uniface en fonte de fer dite : « *fer de Berlin* ». Haut. : 67mm. Larg. : 92mm.

Entre deux branches de palmier et de laurier nouées par un ruban, l'inscription en six lignes : GLORREICHE | WAFFEN GIEBT DAS EISERN | IN KUNSTENSCHAFFT ES SCHMUCK | UND NUTZEN | DIE EISENARBEIT SEGNE GOTT | 1816. *(Le fer a des armoiries glorieuses dans les arts, il produit des ornements et des objets utiles, que Dieu bénisse le travail du fer.)* Autour, on voit des spécimens de la fabrication ; canon, crucifix, monument funéraire et dans l'angle gauche inférieur, une locomotive primitive à 6 roues dont deux dentées engrenant une voie à crémaillère. Dans les angles supérieurs, à gauche, les initiales couronnées d'Alexandre Ier de Russie ; à droite, celles également couronnées de Frédéric Guillaume III de Prusse.

Voir aussi les nos 471 et 475 de ce catalogue.

Cette plaquette fut coulée en présence des souverains à l'occasion de leur visite à la fonderie ; elle représente les objets exposés en 1816 dans cette dernière et notamment la première locomotive à vapeur construite en Allemagne, en 1815, par Krigar.

La fonderie avait été établie par l'Etat Prussien en 1803 près de Berlin sur la Panke derrière le parc des Invalides et portait le nom de « FONDERIE ROYALE DE FER » ; elle devint un établissement modèle comme fonderie d'art. En raison de l'intérêt qu'y prenait le roi, il s'établit vers 1815, l'usage de lui remettre le 1er de chaque année ainsi qu'aux membres de la famille royale et aux hauts fonctionnaires, une plaquette telle que celle décrite ci-dessus comme souvenir du jour de l'an ; les plaquettes officielles étaient polies et encadrées d'argent ; les autres étaient simplement laquées en noir. La fonderie fut fermée le 5 janvier 1874.

1835.

458. (313). — *Chemin de fer de* **Nuremberg à Furth.** Thaler par C. Voigt. Argent. Diam. : 38mm.

1837.

Chemin de fer de **Strasbourg à Bâle**. Voir France, nº 167 de ce catalogue.

1838.

459. — *Chemin de fer de* **Brunswick à Wolfenbüttel**. Méd. par Fritz. Argent. Diam. : 35mm.

Droit. La tête du souverain tournée à droite. Sur le tour : GUILIELMUS DUX BRUNVICENSIS ET LUNEB ; au bas : FRITZ F.

Rev. Une femme debout à gauche, personnifiant le Harz dont le blason, à ses armes, est à ses pieds (deux marteaux en sautoir), tend la main à une femme assise à droite, drapée à l'antique, la tête ceinte d'une couronne murale, personnifiant la ville de Brunswick ; celle-ci appuie le bras gauche sur un écusson à ses armes. Sur le tour supérieur : BRUNSVIGIA - VI - IGNEA - HERCYNIAE - CONJUNCTA. A l'exergue : NOVEMBRIS | MDCCCXXXVIII.

Cette ligne, ouverte à l'exploitation le 1er novembre 1838, était la troisième par ordre d'ancienneté en Allemagne, la ligne de Nuremberg à Fürth ayant été inaugurée en 1835 (voir nº 458) et celle de Berlin à Potsdam qui n'a pas été commémorée par la médaille, en 1837. Elle amorçait le chemin de fer qui devait relier Brunswick au riche district minier du Harz comme l'indique l'inscription au revers.

Chemin de fer de **Strasbourg à Bâle**. Voir France, nºs 169, 170 et 171 de ce catalogue.

1839.

460. (314). — *Chemin de fer de* **Leipzig à Dresde.** Méd. par Ehrhardt. Bronze et étain. Diam. : 26mm.

La locomotive au droit est à six roues dont deux plus petites ; la signature à l'exergue est : EHRHARDT F. et non EHRGARDT F. comme l'indique le catalogue précédent.

461. (315). — **Même sujet**. Méd. Bronze et étain. Diam. : 26mm.

Au droit, la locomotive à six roues, comme celle du numéro précédent, en diffère cependant en ce que son foyer est en forme de dôme plus élevé.

462. — **Même sujet.** Méd. par E(*hrhardt*) et L. S. Bronze et étain. Diam. : 26mm.

Identique à la médaille précédente, sauf qu'au droit l'inscription sur la locomotive : SAXONIA est illisible et que l'inscription sur le tour : ANDENKEN AN DIE LEIPZIG DRESDNER EISENBAHN ※ est comprise entre deux circonférences concentriques, tandis que dans les deux médailles précédentes elle n'est pas séparée du champ. A l'exergue, à gauche : E. F., à droite : L. S. D.

463. (316). — **Même sujet**. Méd. par T. Argent et étain. Diam. : 22mm.

1840.

464. (317). — *Chemin de fer de* **Magdebourg, Coethen et Halle à Leipzig.** Méd. par Wartig. Plomb. Diam. : 26mm.

465. (318). — **Même sujet.** Méd. Plomb. Diam. : 26mm.

Variété de la médaille précédente ; le droit, sans nom de graveur ; au revers, l'inscription est en neuf lignes, la première convexe, la dernière concave : ANDENKEN | AN DIE | MAGDEBURG | COETHEN | HALLE | LEIPZIGER | EISENBAHN | EROFFNET | AM 18 AUG. 1840.

466. (319). — *Chemin de fer de* **Munich à Augsbourg.** Double thaler par Neuss. Argent, bronze et étain. Diam. : 37mm.

467. — **Même sujet.** Double thaler par Drentwett. Argent. Diam. : 37mm

Identique à la médaille précédente, sauf qu'au droit le nom du graveur : NEUSS est effacé et remplacé par le nom : DRENTWETT·F. sur la tranche du cou.

1841.

468. (320). — *Chemin de fer d'***Anhalt à Coethen.** Méd. par H. G. Kehl. Bronze. Diam. : 40mm.

Chemin de fer de **Strasbourg à Bâle.** Voir France, n° 177 de ce catalogue.

1842.

469. (321). — *Chemin de fer de* **Leipzig à Altenbourg.** Méd. Plomb. Diam. : 26mm.

Chemin de fer **Belge-Rhénan.** Voir Belgique, n° 107 de ce catalogue.

1843.

Chemin defer de **Verviers à Aix-la-Chapelle.** Voir Belgique, nos 109, 110 et 111 de ce catalogue.

Chemin de fer **Belge-Rhénan.** Voir Belgique, nos 112 et 113 de ce catalogue.

470. (322). — *Chemin de fer de* **Breslau et Schweidnitz à Fribourg.** Méd. Etain. Diam. : 30mm.

471. — **Station à Berlin.** *(Ligne de Stettin.)* Plaquette uniface en fonte de fer dite « FER DE BERLIN » encadrée d'argent. Haut. : 65mm. Larg. : 87mm.

Vue de la station ; un train de chemin de fer s'éloigne vers la droite. A l'exergue : BERL.-STETTIN 1843 EISENBAHNHOF.

Au revers, une plaque d'acier poli.

Cette plaquette était distribuée par la Fonderie Royale de Berlin comme souvenir du premier jour de l'an. Voir la notice du no 457 de ce catalogue.

1844.

472. (323). — *Chemin de fer de* **Nuremberg à Bamberg.** Méd. par L. Lauer. Argent et bronze. Diam. : 30mm.

Chemin de fer **Belge-Rhénan**. Voir Belgique, n° 114 de ce catalogue.

*Chemin de fer d'***Altona à Kiel.** Voir Danemark, n° 543 de ce catalogue.

1846.

473. (324). — *Station de* **Nuremberg.** Méd. par Drentwett. Bronze et étain. Diam. : 37mm.

474. (325). — *Station d'***Augsbourg.** Méd. par Drentwett. Bronze et étain. Diam. : 37mm.

1848

475. — **Station à Berlin.** *(Ligne de Hambourg.)* Plaquette uniface en fonte de fer dite « FER DE BERLIN ». Haut. : 64mm. Larg. : 86mm.

Vue de la façade principale de la station. A l'exergue : BERL.-HAMBURG 1848 EISENBAHNHOF.

Cette plaquette était distribuée par la Fonderie Royale de Berlin comme souvenir du premier jour de l'an. Voir la notice du n° 457 de ce catalogue.

476. — *Tunnel de* **Hönebach** *(Thuringe).* Méd. Bronze. Diam. : 27mm.

Droit. Inscription en six lignes : TUNNEL | DE | HÖNEBACH | — | 1846 | À | 1848.

Rev. Dans une couronne formée de deux branches de chêne nouées par un ruban, la légende sur le tour : ACTIVITÉ INTELLIGENCE ; au centre en deux lignes : ET | ZÈLE.

La seule localité du nom de Hönebach est située en Thuringe sur la ligne de Francfort entre Eisenach et Bebra. A défaut d'indications sur l'origine de cette médaille, l'on est fondé à la cataloguer sous la rubrique Allemagne, les inscriptions en langue française étant dues sans doute à la nationalité de l'entreprise qui a exécuté le tunnel et fait frapper cette médaille.

Chemin de fer de **Paris à Strasbourg**. Voir France, n° 205 de ce catalogue.

1849.

Même sujet. Voir France, nos 206, 207 et 208 de ce catalogue.

1851.

477. (326). — *Chemin de fer du* **Taunus.** *(F. A. Bernus, Président du Conseil.)* Méd. par C. Zollmann. Bronze. Diam. : 41mm.

Chemin de fer de **Prague à Dresde.** Voir Autriche, n° 405 de ce catalogue.

1852.

Chemin de fer de **Paris à Strasbourg**. Voir France, nos 213, 214, 215, 216, 217 et 218 de ce catalogue.

1854.

Même sujet. Voir France, n° 220 de ce catalogue.

478. — Fabrique de locomotives de Borsig à Berlin. *(Mort de Borsig.)* Méd. non datée par W. Kullrich. Bronze. Diam. : 79mm.

Droit. Sur le tour. JOH. FRIEDR. AUG. BORSIG. Son buste tourné à gauche.

Rev. Une femme assise symbolisant l'industrie, porte une locomotive sur sa main droite ; dans le fond, des usines ; à gauche, un dieu marin personnifiant la Sprée. Au bas, la lettre : K.

Cette médaille a été frappée en 1854 à l'occasion de la mort de J. F. A. Borsig.

1855.

479. (327). — **Congrès** *des Chemins de fer* **à Breslau.** Méd. par G. Loos. Bronze. Diam. : 44mm.

Droit : Vue de l'hôtel de ville ; à l'exergue, en deux lignes : RATHAUS ZU | BRESLAU. Au bas : G. LOOS, DIR.

Rev. Comme dans le catalogue précédent, sauf que le mot : EISENBAHNVEREINES doit être orthographié : EISENBAHNVEREINS.

480. (329). — **Congrès** *des Chemins de fer* **à Laurahütte.** Méd. Fer. Diam. : 55mm.

1856.

481. (328). — *Chemin de fer* **Bavarois Sud-Nord.** *(Monument commémoratif à Lindau.)* Pièce de 3 ½ florins par C. Voigt. Argent. Diam. : 41mm.

*Chemin de fer d'***Amsterdam à Cologne**. Voir Hollande, n° 529 de ce catalogue.

1858.

482. (330). — **Fabrique de locomotives de Borsig à Berlin.** *(Millième locomotive.)* Méd. avec ou sans bélière par W. Kullrich. Bronze. Diam. : 37mm.

Dans le catalogue précédent, la description du revers doit être remplacée par la suivante :

Rev. Une locomotive tournée vers la droite portant l'inscription : BORUSSIA Nr 1000 et sur une roue : A. BORSIG. Au dessus : ZUR ERINNERUNG ; à l'exergue, en quatre lignes : AN DIE VOLLENDUNG DER | 1000sten LOCOMOTIVE | DEN 21 AUGUST | 1858.

483. (331). — **Même sujet.** *(Récompense de 25 années de travail.)* Méd. par W. Kullrich. Bronze. Diam. : 21mm.

Dans le catalogue précédent, la description du revers doit être remplacée par la suivante :

Rev. Une femme assise symbolisant l'industrie porte une locomotive sur la main droite ; dans le fond, des usines ; à gauche, un dieu marin personnifiant la Sprée. Sur le tour : FÜR 25 JÄHRIGE ARBEIT. Au bas, la lettre : K.

484. — **Même sujet.** Méd. à bélière par W. Kullrich. Bronze argenté. Diam. : 21mm.

Droit. Comme celui du numéro précédent, sauf que les prénoms sont écrits en toutes lettres.

Rev. Sur le tour : ARNOLD-ERNST . U . KONRAD BORSIG ; leurs têtes accolées et tournées vers la droite

485. (332). — **Même sujet.** *(Récompense de 25 années de fidèle service.)* Méd. par W. Kullrich. Bronze. Diam. : 21mm.

1859.

486. (333). — *Chemin de fer de* **Cologne à Mayence.** *(Station de Cologne.)* Méd. par J. Wiener. Bronze. Diam. : 70mm.

1860.

487. (334). — *Chemin de fer de* **Nuremberg à Fürth.** *(25ème anniversaire.)* Méd. par Lauer. Argent, bronze et étain. Diam. : 30mm.

488. (335). — **Pont** *du chemin de fer* **à Dirschau**. Méd. par W. Kullrich. Argent et bronze. Diam. : 51mm.

1862.

Chemin de fer de **Varsovie à Bromberg.** Voir Russie, n° 551 de ce catalogue.

1864.

489. (336). — *Chemin de fer de* **Coblence à Oberlahnstein.** *(Pont sur le Rhin à Coblence.)* Méd. par J. et L. Wiener. Bronze. Diam. : 71mm.

Chemins de fer **Vicinaux de Strasbourg**. Voir France, nos 243 et 244 de ce catalogue.

1865.

490. — **Station de Dresde.** Méd. Etain. Diam. : 33mm.

Droit. Vue de la station.

Rev. Légende : HERZ UND LIED...

1869.

*Chemin de fer d'***Altona.** Voir Danemark, n° 544 de ce catalogue.

1870.

491. (337). — **Pont à Dusseldorf.** *(Chemin de fer de Bergisch-Märkisch.)* Méd. par L. Wiener. Diam. : 70mm.

1880.

492. — *Chemin de fer de* **Ruhla.** Méd. à bélière. Etain. Diam. : 34mm.

Droit. Une locomotive tournée vers la gauche. Sur le tour : ZUR ERINNERUNG A. D. ERÖFFNUNG D. RUHLAER EISENBAHN.

Rev. Dans un cercle quadrilobé, en trois lignes : AM | 8 JULI | 1880.

1885.

493. (338). — *Chemin de fer de* **Nuremberg à Fürth.** *(50ème anniversaire.)* Méd. par Lauer. Argent et bronze. Diam. : 40mm.

1887.

494. (339). — *Chemin de fer de* **Leipzig à Geithain-Paunsdorf.** Méd. avec ou sans bélière. Etain. Diam. : 30mm.

495. (340). — **Même sujet.** Méd. avec ou sans bélière. Etain. Diam. : 30mm.

Variété de la médaille précédente ; au revers la date du 2 MAI est remplacée par celle du 1er MAI.

496. — Association des employés du chemin de fer à Steele. Méd. à bélière. Etain. Diam. : 29mm.

Droit. Une roue ailée surmontée d'une couronne royale ; au dessous, deux éclairs sortants de légers nuages.

Rev. L'écusson aux armes de la Prusse, surmonté d'une couronne royale et séparant en deux parties le millésime 18 | 87. Sur le tour : EISENBAHN BEAMTEN VEREIN ✻ STEELE A. | D. R. ✻.

Steele est situé près d'Essen dans la province rhénane.

1888.

497. (341). — **Station centrale à Francfort.** Méd. à bélière par S. Wolff. Argent, bronze argenté et étain. Diam. : 28mm.

498. (342). — *Chemin de fer de* **Freundenberg, Niederfischbach, Wehbach et Kirchen.** Méd. Argent et bronze. Diam. : 26mm.

1890.

499. (343). — *Chemin de fer de* **Nuremberg à Fürth.** *(Monument commémoratif.)* Méd. par L. Chr. Lauer. Bronze et métal blanc. Diam. : 85mm.

1891.

500. (344). — *Tramway de* **Nuremberg à Fürth.** *(10ème anniversaire.)* Méd. par Lauer. Bronze. Diam. : 24mm.

501. — **Même sujet**. Méd. à bélière par Lauer. Argent. Diam. : 24mm.
Variété de la médaille précédente ; au revers la légende également en sept lignes est la suivante : ZUR ERINNERUNG | AN DAS | 10 JÄHRIGE | BESTEHEN | DER NÜRNBERG | FÜRTHER | STRASSENBAHN.

502. (345). — **Même sujet.** Méd. par Lauer. Argent et métal blanc. Diam. : 24mm.

1892

503. (346). — *Chemin de fer de* **Schiltach** *(Bade)* **à Schramberg** *(Wurtemberg)*. Plaquette carrée éditée par Mayer à Stuttgart. Bronze. Larg. : 31mm.

1893.

504. (347). — *Chemin de fer local de* **Weiler à Rothenbach.** *(Station de Weiler.)* Méd. avec ou sans bélière éditée par Mayer à Stuttgart. Argent et bronze. Diam. : 36mm.

505. (348). — **Même sujet.** Méd. à bélière ou sans bélière éditée par Mayer à Stuttgart. Argent et bronze. Diam. : 36mm.

1894.

506. (349). — **Fête de l'Association des pionniers du chemin de fer à Berlin.** Méd. par H. Weckwerth. Etain. Diam. : 71mm.

507. (350). — *Chemin de fer de* **Grafing à Glonn** *(Bavière)*. Méd. à bélière. Métal blanc. Diam. : 31mm.

1895.

508. (351). — **Pont de Grünthal**. *(Chemin de fer de Heide à Neumunster.)* Thaler par Lauer. Argent. Diam. : 34mm.

509. — **Même sujet.** Thaler par Lauer. Argent. Diam. : 34mm.
Droit. Le buste de l'empereur en uniforme d'amiral tourné vers la droite. Sur le tour : WILHELM II DEUTSCHER KAISER. Au bas, à droite : LAUER.
Rev. Identique à celui de la médaille précédente.

510. — Même sujet. Méd. par Lauer. Bronze. Diam. : 60mm.

Droit. Les têtes accolées des trois empereurs, tournées à gauche. Sur le tour : WILHELM I FRIEDRICH III WILHELM III. Au bas, une rosette entre deux plus petites.

Rev. Le même sujet qu'au droit du n° 508. Au dessus, sur deux lignes concentriques, quatorze écussons et l'inscription : HOCHBRÜCKE ZU GRÜNTHAL. A l'exergue, en trois lignes : ERÖFFNUNGS FEIER DES | NORD-OSTSEE KANALS | 19 - 22 JUNI 1895. Au dessus, à droite : LAUER.

511. (352). — **Pont d'Holtenan près de Levensau.** *(Chemin de fer de Kiel à Eckernförde.)* Méd. par H. Durrich, Christaller et K. S., éditée par W. Mayer à Stuttgart. Bronze. Diam. : 89mm.

512. (353). — **Même sujet.** Méd. éditée par W. Mayer, à Stuttgart. Bronze. Diam. : 50mm.

513. (354). — **Même sujet.** Thaler édité par W. Mayer. Argent. Diam. : 35mm.

1898.

514. (355). — **Station principale à voyageurs de Dresde-Altstadt.** Méd. avec ou sans bélière. Métal blanc. Diam. : 34mm.

La note du catalogue précédent doit être remplacée par la suivante :

Les huit lignes omises sont relatives à une réclame commerciale pour l'hôtel-restaurant de la gare « Kaiser Wilhelm » ; il existe de cette médaille deux variétés décrites sous les nos 515 et 516.

515. — Même sujet. Méd. avec ou sans bélière. Nickel. Diam. : 34mm.

Variété de la médaille précédente ; l'inscription au revers est remplacée par la suivante en douze lignes : ZUM ANDENKEN | AN DEN | ERSTEN BESUCH | ..... | DRESDEN ; les lignes omises sont également une réclame commerciale.

516. — Même sujet. Méd. avec ou sans bélière. Nickel. Diam. : 34mm.

Variété des deux médailles précédentes ; l'inscription du revers est remplacée par la suivante en douze lignes : AUSGEFÜHRT | IN DEN JAHREN | 1893 BIS 1898 | NACH D. ENTWÜRFEN | D. KÖNIGL. BAURATHE | GIESE UND WEIDNER | UNTERTECHNISCHER | OBERLEITUNG | DES OBER- | FINANZRATHES | PETERS | DRESDEN.

517. (356). — *Chemin de fer de* **Francfort à Cronberg.** *(Horaire des trains.)* Méd. Etain. Diam. : 34mm.

1900.

518. (357). — *Chemin de fer aérien d'***Elberfeld à Vohwinkel.** Méd. Bronze doré. Diam. : 39mm.

519. (358). — **Même sujet.** Méd. à bélière. Etain. Diam. : 29mm.

1902.

520. (359). — *Chemins de fer* **Bavarois.** *(Récompense pour 25 ans de service.)* Méd. par Lauer. Argent et bronze. Diam. : 30mm.

1906.

521. — **Station principale de Hambourg.** Méd. Argent et bronze. Diam. : 50mm.

Droit. Le bord circulaire est formé de feuillage imbriqué; dans le champ, un ouvrier, la main droite posée sur le genou, la main gauche appuyée sur le manche d'un marteau qui repose à terre ; à gauche : 5 | DEZEMBER ; à droite : 1906.

Rev. La façade intérieure du bâtiment à voyageurs d'où partent des voies qui butent contre les ailes déployées appliquées à la roue symbolique. Au dessus : HAUPTBANHOF | HAMBURG.

Sans date.

522. (360). — *Chemin de fer de* **Tilsit, Ragnit, Pillkallen et Stallupoenen.** Méd. par G. Bayenbach. Bronze. Diam. : 28mm.

523. — **Même sujet.** Méd. par Fehrmann. Argent et bronze. Diam. : 28mm.

Droit. Sur le tour : ZUM ANDENKEN AN DIE EROFFNUNG DER BAHN. Dans le champ, en quatre lignes : TILSIT | RAGNIT | PILLKALLEN | STALLUPOENEN. Au bas : FEHRMANN.

Rev. Identique à celui du numéro précédent.

Cette pièce est probablement inédite.

524. (361). — **Sur les chemins de fer en général.** Méd. par G. Bayenbach. Bronze. Diam. : 28mm.

525. (362). — **Même sujet.** Méd. à bélière. Cuivre. Diam. : 28mm.

526. — **Même sujet.** Méd. Bronze. Diam. : 28mm.

*Chemin de fer d'***Alsace-Lorraine.** Voir Grand-Duché de Luxembourg, n° 538 de ce catalogue.

HOLLANDE

N. B. — Les numéros d'ordre entre parenthèses rappellent ceux du catalogue précédent (édition de 1905) auquel on se reportera pour la description détaillée des médailles en cas d'omission dans le présent supplément.

1839.

527. (364). — *Chemin de fer d'***Amsterdam à Harlem.** Méd. par P. Van de Goor. Argent et bronze. Diam. : 42^{mm}.

1841.

528. (365). — *Chemins de fer* **Hollandais.** Jeton uniface, non daté. Cuivre. Diam. : 25^{mm}.

1856.

529. (366). — *Chemin de fer d'***Amsterdam à Cologne.** Méd. gravée. Cuivre rouge. Diam. : 43^{mm}.

1864.

530. (367). — *Chemins de fer de l'***Etat Hollandais.** Méd. par M. C. De Vries. Argent et bronze. Diam. : 77^{mm}.

1868.

531. (368). — *Chemins de fer* **Zélandais.** Méd. par J. Elion. Bronze. Diam. : 55^{mm}.

1872.

532. (369). — *Chemin de fer de* **Middelbourg**. Méd. Etain. Diam. : 26^{mm}.

1873.

533. (370). — *Chemin de fer et port de* **Flessingue.** *(Écusson de la ville.)* Méd. à bélière. Etain. Diam. : 30mm.

534. (371). — **Même sujet.** *(Effigie du roi.)* Méd. Bronze. Diam. : 50mm.

1889.

535. (372). — *Chemins de fer* **Hollandais.** *(Jubilé demi-séculaire.)* Méd. par W. Schammer. Argent et bronze. Diam. : 44mm.

Les armoiries de la ville de Woerden sont inexactement représentées au revers de cette médaille.

COLONIES

INDES NÉERLANDAISES.

1897.

536. (373). — *Chemin de fer des* **Indes Néerlandaises.** Méd. par Begeer. Or, argent et bronze. Diam. : 50mm.

LUXEMBOURG

1873.

537. (374). — *Chemins de fer du* **Prince Henri.** Méd. par A. Wunsch. Bronze. Diam. : 23mm.

Au droit, dans le catalogue précédent, au lieu des mots : « un drapeau attaché », il faut lire : « deux drapeaux croisés attachés » et l'inscription au dessus de la locomotive est en deux lignes : VILLE | D'ECHTERNACH.

Sans date.

538. (375). — *Chemin de fer d'***Alsace-Lorraine.** Jeton. Cuivre. Diam. : 24mm.

ETATS SCANDINAVES

N. B. — Les numéros d'ordre entre parenthèses rappellent ceux du catalogue précédent (édition de 1905) auquel on se reportera pour la description détaillée des médailles en cas d'omission dans le présent catalogue.

SUÈDE ET NORWÈGE

1862.

539. (376). — *Chemins de fer de l'***Etat.** Méd. par L. Ahlborn. Argent et bronze. Diam. : 47mm.

La traduction des inscriptions est respectivement au droit : CHARLES XV ROI DE SUÈDE, DE NORWÈGE, DE GOTHIE ET DE VENDES et au revers : POUR ACTIVE COOPÉRATION A LA CONSTRUCTION DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

1863

540. (377). — **Jubilé de Nils Ericson.** *(Ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat.)* Méd. par L. Ahlborn. Argent. Diam. : 48mm.

La traduction des inscriptions est respectivement au droit : NICOLAS ERICSON CHEF DE LA CONSTRUCTION DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT 1855-1862 ; au revers : FRAPPÉE PAR LES AGENTS DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

1878.

541. (378). — *Chemin de fer du* **Gotland.** Méd. uniface par A. Högel. Argent. Diam. : 23mm.

La traduction de l'inscription est : CHEMIN DE FER DU GOTLAND ACHEVÉ LE 10 SEPT. 1878.

1885.

542. (379). — **Nils Ericson.** *(Sa mort.)* Méd. par L. Ahlborn. Argent. Diam. : 32mm.

DANEMARK

1844.

543. (380). — *Chemin de fer d'***Altona-Kiel**. Méd. par F. Alsing. Bronze. Diam. : 43mm.

1869.

544. (381). — *Chemin de fer d'***Altona**. *(Exposition.)* Méd. Etain. Diam. : 40mm.

1899.

545. — **Union danoise du personnel des locomotives**. Méd Argent. Diam. : 26mm.

Droit. Une locomotive fumante passant à droite. A l'exergue, en quatre lignes : DANSK | LOKOMOTIVFORER | OG FYRSOOER | FORENING. *(Union danoise des machinistes et chauffeurs des locomotives.)*

Rev. Une couronne formée de deux branches de laurier nouées par un ruban. Au centre, en cinq lignes : ENIGHED | KUNDSKAB | HJAELP | JANUAR | 1899. *(Union, savoir, secours, janvier 1899.)*

RUSSIE

N. B. — Les numéros d'ordre entre parenthèses rappellent ceux du catalogue précédent (édition de 1905) auquel on se reportera pour la description détaillée des médailles en cas d'omission dans le présent supplément.

1836

546. (382). — *Chemin de fer de* **St-Pétersbourg à Tsarskoe-Selo.** *(Hommage à François Gerstner.)* Méd. par L. Held. Etain. Diam. : 59mm.

Au revers, la légende telle qu'elle est rapportée est en six lignes et non en trois comme il est indiqué par erreur dans le catalogue précédent.

Le même revers existe sur une médaille dont le droit signé : G. LOOS, DIR. L. HELD FEC, représente un sujet allégorique religieux accompagné d'une inscription biblique.

1837.

547. (383). — *Chemin de fer de* **St-Pétersbourg à Pavlosk.** Méd. par L. Held, G. Loos et König. Bronze. Diam. : 60mm.

1845.

548. (384). — *Chemin de fer de* **Varsovie à Vienne.** *(Inauguration.)* Méd. par L. Maynert. Argent et bronze. Diam. ; 26mm.

549. (385). — **Même sujet.** *(Stations de Proskow et de Grodsisk.)* Méd. par L. Maynert. Argent et étain. Diam. : 27mm.

1858.

550. (386). — **Grande Société des Chemins de fer Russes.** Méd. par Stern. Bronze. Diam. : 50mm.

1862.

551. (387). — *Chemin de fer de* **Varsovie à Bromberg.** Méd. par Michaux. Bronze. Diam. : 72mm.

1866.

552. (388). — *Chemin de fer de* **Varsovie à Terespol.** *(Hommage à L. Kronenberg.)* Méd. par J. Minheymer. Argent. Diam. : 28mm.

1871.

Chemin de fer de **Lemberg à Podwoloczyska.** Voir Autriche, nos 410 et 411 de ce catalogue.

1872.

553. (389). — **Général Tschewkin.** *(Jubilé demi-séculaire.)* Méd. par W. Alexieff et A. Grilliches. Bronze. Diam. : 72mm.

Droit. Buste du général, de face, en costume militaire. Sur le tour, en caractères russes : CONSTANTIN WLADIMIROWITSCH TSCHEWKIN. Dans le champ, à gauche : W. ALEXIEFF.

Rev. Une locomotive tournée vers la droite, une ligne télégraphique, un haut-fourneau et divers emblèmes de la paix et de la guerre; au milieu, surmontée d'une couronne royale, une colonne portant le mot : ZAKON *(Loi)*. Sur le tour, une légende en russe dont la traduction est : EN SOUVENIR DE CINQUANTE ANNÉES DE SERVICE ; dans le champ, en haut : 1822-1872. Au bas, en caractères russes : AVENIR GRILLICHES.

Un catalogue attribue cette médaille à Utkin.

Le général Tschewkin fut administrateur des voies de communication et des édifices publics de 1842 à 1855, conseiller impérial d'Etat et Ministre-Président du Département du Commerce jusqu'en 1873; il mourut à Nice en 1875.

1880.

554. (390). — **Pont Alexandre sur le Volga.** Méd. par A. Grilliches. Bronze. Diam. : 80mm.

1883.

555. (391). — *Chemin de fer* **Transcaucasien.** *(Poti-Tiflis-Bakou.)* Méd. par A. Grilliches. Bronze. Diam. : 87mm.

556. (392). — **Kerbedz, Ingénieur de chemins de fer.** Méd. Argent et bronze. Diam. : 86mm.

1884.

557. (393). — *Chemin de fer* **Catherine.** *(Ligne de Dolinska, Ekaterinoslav à Jasinova appelée autrefois Kriwoïrog.)* Méd. Argent et bronze. Diam. : 88mm.

558. (394). — **Tunnel de Miechow**. *(Ligne d'Ivangorod à Dombrowa.)* Méd. Etain. Diam. : 25mm.

1886.

559. (395). — **Cinquantenaire des chemins de fer Russes.** *(Societé technique impériale russe.)* Méd. Or, argent et bronze. Diam. : 28mm.

1887.

560. (396). — *Chemin de fer de* **Polessié**. Méd. par L. Steinman. Bronze. Diam. : 93mm.

561. (397). — *Chemin de fer d'*__Orenbourg__. Méd. Bronze. Diam. : 24mm.

1888.

562. (398). — **Accident de chemin de fer de Borki**. Méd. par Grilliches fils. Argent et bronze. Diam. : 89mm.

563. (399). — **Même sujet.** *(Alexandre III, Empereur).* Méd. à bélière. Argent. Diam. : 24mm.

564. (400). — **Même sujet.** *(Prince Nicolas fils d'Alexandre.)* Méd. à bélière. Argent. Diam. : 24mm.

1890.

565. (401). — *Chemin de fer* **Transcaucasien**. *(Tunnel de Sourame.)* Méd. par L. Steinman. Argent et bronze. : Diam. : 98mm.

Sans date.

566. (402). — **Ecoles techniques** *de chemins de fer*. Méd. par A. Grilliches. Bronze. Diam. : 63mm.

ÉTATS DES BALKANS

N. B. — Les numéros d'ordre entre parenthèses rappellent ceux du catalogue précédent (édition de 1905) auquel on se reportera pour la description détaillée des médailles en cas d'omission dans le présent catalogue.

TURQUIE

1855.

567. (403). — *Chemins de fer* **Turcs**. Méd. par Hart. Bronze. Diam. : 66mm.

1864.

568. (404). — *Chemin de fer de* **Smyrne à Aïdin**. Méd. par Kenning. Argent. Diam. : 36mm.

ROUMANIE

1895.

569. (405). — **Pont sur le Danube.** *(Chemin de fer de Bucharest à Constantza)*. Méd. par A. Scharff. Bronze doré. Diam. : 70mm.

570. (406). — **Même sujet**. Méd. à bélière par Lauer. Bronze doré. Diam. : 29mm.

571. (407). — **Même sujet**. Méd. par Kullrich. Bronze. Diam. : 30mm.

BULGARIE

1890.

572. (408). — *Chemin de fer de* **Jamboli à Bourgas**. Méd. par J. Schwerdtner. Bronze doré. Diam. : 90mm.

573. (409). — **Même sujet.** Méd. par J. Schwerdtner. Bronze doré. Diam. : 51mm.

574. (410). — **Même sujet.** Méd. par J. Schwerdtner. Bronze doré. Diam. : 30mm.

GRÈCE

Chemin de fer du **Laurium.** Voir France, n° 268 de ce catalogue.

ASIE

1860.

Chemin de fer **East Indian.** *(Indes orientales anglaises.)* Voir colonies anglaises, n° 81 de ce catalogue.

1864.

Chemin de fer de **Smyrne à Aïdin.** *(Turquie d'Asie.)* Voir Turquie, n° 568 de ce catalogue.

1897.

Chemin de fer des **Indes Néerlandaises.** Voir colonies hollandaises, n° 536 de ce catalogue.

1903

Chemin de fer de **Hanoï à Nam Dinh.** *(Tonkin.)* Voir colonies françaises, n° 281 de ce catalogue.

AFRIQUE

1857.

Chemins de fer **Algériens.** Voir colonies françaises, n^{os} 278 et 279 de ce catalogue.

1886.

Même sujet. Voir colonies françaises, n° 280 de ce catalogue.

1890.

Chemin de fer de **Bloemfonteyn à Johannesburg.** *(Orange.)* Voir colonies anglaises, n° 90 de ce catalogue.

1892.

Chemin de fer de **Natal et de l'Etat libre d'Orange.** Voir colonies anglaises, n° 91 de ce catalogue.

1895.

Chemin de fer de **Pretoria à Delagoa.** *(Transvaal.)* Voir colonies anglaises, n^os^ 52 et 53 de ce catalogue.

1897.

Chemin de fer du **Cap à Bulawayo.** *(Rhodésie.)* Voir colonies anglaises, n° 94 de ce catalogue.

1898.

Chemin de fer du **Congo.** Voir colonie belge, n^os^ 156, 157 et 158 de ce catalogue.

Sans date.

575. — *Chemins de fer* **Ethiopiens.** Méd. à bélière par Chaplain. Argent et bronze. Diam. : 32^mm^.

Droit. La tête de Menelik coiffée d'une couronne en forme de tiare et tournée à droite.

Rev. Une locomotive se dirigeant à gauche. Au dessus et en dessous, des inscriptions en caractères éthiopiens.

Les exemplaires en argent portent sur la tranche le mot : ARGENT, entre deux coups de poinçons; ceux en bronze portent le mot : BRONZE à la droite de l'exergue au revers, à la suite d'un coup de poinçon.

La concession des chemins de fer éthiopiens subsidiés par le gouvernement français avait été accordée à MM. Ilg et Chefneux qui l'avaient transférée en 1896 à la Compagnie Impériale des Chemins de fer Ethiopiens. Elle comportait une ligne de Djibouti, port de la colonie française des Somalis, à Addis Ababa, capitale de l'Ethiopie. En 1908, la ligne était ouverte à l'exploitation jusqu'à Diré Daoua (310 kil.) ; mais le résultat désastreux de celle-ci et les difficultés rencontrées pour la construction de la dernière section, faisaient présager la faillite lorsqu'heureusement elle put transférer ses droits, confirmés par l'Empereur Ménélik, à une nouvelle compagnie des chemins de fer Franco-Ethiopiens. Cette société assuma la construction de la dernière section par un nouveau tracé se rapprochant de l'Harrar, laquelle devait être terminée en 1915. Il sera alors possible de se rendre de Djibouti à Addis-Ababa en 48 heures, alors qu'il fallait autrefois 40 jours et actuellement 20 à 25 jours.

AMÉRIQUE

N. B. — Les numéros d'ordre entre parenthèses rappellent ceux du catalogue précédent (édition de 1905) auquel on se reportera pour la description détaillée des médailles en cas d'omission dans le présent supplément.

CANADA

1837

Chemin de fer de **Montréal à Lachine.** Voir colonies anglaises, n° 83 de ce catalogue.

1860.

Pont Victoria à Montreal. Voir colonies anglaises, nos 84, 85, 86, 87 et 88 de ce catalogue.

Sans date.

Chemin de fer du **Grand Trunk of Canada.** Voir colonies anglaises, n° 89 de ce catalogue.

ÉTATS-UNIS

1869.

576. (411). — *Chemin de fer du* **Pacifique.** Méd. par W. Barber. Argent. bronze et nickel. Diam. : 45mm.

577. (412). — *Chemin de fer de* **Danbury à Norwalk.** Méd. par Key. Bronze. Diam. : 38mm.

Les dernières lignes de l'inscription du revers dans le catalogue précédent,

doivent être lues comme suit .... 1836 | D*(anbury)* & N*(orwalk)* R*(ail)* R(*oad)* OPENED 1852 | POPULATION 15000. Au bas. I. F. WOODS MEM. SERIES.

1876.

578. (413). — *Chemins de fer en* **Californie**. Méd. par E. F. Mohrig et A. Kuner. Etain. Diam. : 40mm.

1883.

579. (414). — **Exposition** *des chemins de fer à* **Chicago**. Méd. par W. Barber et Morgan. Diam. : 59mm.

580. (415). — **Même sujet**. Méd. par W. Barber et Morgan. Diam. : 45mm.

Sans date.

581. (416). — *Tramways de* **Harlem**. *(North Dakota)*. Token. Etain. Diam. : 27 ½mm.

Droit. Une voiture de tramway. Sur le tour : THIRD AVENUE RAIL ROAD.

Rev. L'inscription : HARLEM entre deux étoiles.

Ce fut à Harlem, en 1832, que fut établi le premier tramway à traction animale ; à la suite des protestations de la population, la voie dut être enlevée ; en 1852 seulement, on put établir définitivement ce nouveau mode de transports en commun.

582. (417). — *Chemin de fer du* **New-York Central**. Token. Bronze. Diam. : 20mm.

Au droit, dans le catalogue précédent, le mot : EX*(tra)* doit sans doute être lu : EX*(press)*.

583. — *Chemin de fer de* **Chicago**. Jeton par A. Willemin. Cuivre. Diam. : 23mm.

Droit. Sur le tour : COL. JAMES FISK Jr. Dans le champ, son buste à gauche. Au bas : A. WILLEMIN.

Rev. Une locomotive tournée à droite. Sur le tour : RELIEF FOR CHICAGO.

CUBA

1858.

584. (418). — *Chemin de fer de* **La Bahia à Matanzas**. Méd. par Lovett. Etain. Diam. : 51mm.

1881.

585. (419). — *Chemin de fer de* **La Bahia**. Méd. Bronze et Nickel. Diam. : 20mm.

Droit. Une locomotive dirigée vers la droite. Sur le tour : COMPANIA DEL FERRO-CARRIL DE LA BAHIA ✳.

Rev. Un bateau à vapeur ; au bas : HABANA 1881.

Sans date.

586. (419). — *Chemin de fer de* **Prueba.** *(La Bahia, Havane.)* Méd. Nickel. Diam. : 22 ½ mm.

MEXIQUE

1855.

587. (420). — *Chemins de fer* **Mexicains.** *(Premier chemin de fer à Mexico.)* Méd. Bronze argenté. Diam. : 46mm.

Dans le précédent catalogue, le mot : COMENZADO de l'inscription au revers doit être orthographié : COMENSADO.

588. (421). — **Société des conducteurs de locomotives.** Méd. à bélière. Bronze. Diam. : 32mm.

GUATEMALA

1884.

589. (422). — *Chemin de fer au* **Guatemala.** *(Première locomotive dans la capitale.)* Méd. Or et argent. Diam. : 20mm.

590. (423). — **Même sujet.** Méd. non datée, à bélière. Or. Diam. : 20mm.

1892.

591. (424). — *Chemin de fer* **Oriental de Guatemala.** *(San Felipe.)* Méd. Nickel. Diam. : 22mm.

VENEZUELA

1888.

592. — *Chemin de fer de* **Puerto Cabello à Valencia.** Méd. ovale coulée à bélière. Argent. Haut. : 40mm. Larg. : 33mm.

Droit. Dans une couronne formée de deux branches de laurier nouées par un ruban, l'inscription : GUZMAN BLANCO. Sur le tour : FERRO CARRIL DE PUERTO CABELLO A VALENCIA 1888.

Rev. L'écusson aux armes du Venezuela surmonté d'ornements et entouré

d'une palme et d'une branche de laurier sur lesquelles est posée une banderole.
AL ESPERITO DE PAZ Y PROGRESO DE VENEZUELA ✳.

EQUATEUR

593. (425). — *Chemin de fer de* **Guyaquil à Quito.** *(Pont du Chimbo.)* Méd. non datée. Or et argent. Diam. : 23mm.

BOLIVIE

1892.

594. (426). — *Chemins de fer* **Boliviens**. *(Hommage à Aniceto Arce.)* Méd. ovale. Argent. Haut. : 43mm. Larg. : 37mm.

1903.

Chemin de fer de **Jujuy vers la Bolivie.** Voir République Argentine, nos 665 et 666 de ce catalogue.

BRÉSIL

1858.

595. (427). — *Chemin de fer* **Don Pedro II.** Méd. par Monteiro. Bronze. Diam. : 60mm.

596. (428). — **Même sujet**. Méd. par Chr. Luster. Bronze. Diam. : 60mm.

1906.

597. — *Chemin de fer de* **Sao Paulo à Rio Grande.** Méd. par Devambez. Argent. Diam. : 50mm.

Droit. La vue du port de S. Francisco ; sur la ligne de l'exergue : Pto S. FRANCISCO ; au dessus de cette ligne, débordent des arbustes croissant sur la langue de terre au premier plan du port. Au dessus, en trois lignes concentriques : E. F. SAO PAULO-RIO GRANDE | BRAZIL | RÊDE 2500 KMS. Sur le bord, à gauche : DEVAMBEZ GR. PARIS. Dans l'exergue, un nœud de ruban sur lequel on lit en lettres creuses : LINHA DE ITARARE 1895-1904. LINHA DE SAO FRANCISCO. Au bas : ANTONIO ROXOROÏZ PRESte DA Cla.

Rev. La carte géographique de l'Etat avec les pays limitrophes, le tracé du chemin de fer et un grand nombre de noms géographiques. Sur le tour, en haut : E. F. SAO PAOLO-RIO GRANDE ; au bas : BRAZIL 1906.

PÉROU

1868.

598. (429). — *Chemin de fer de* **Mejia à Arequipa**. Méd. Argent. Diam. : 37mm.

1869.

599. (430). — *Chemin de fer de la* **Mine de Pasco**. Méd. par C. E. Bryant. Argent. Diam. : 37mm.

600. (431). — *Chemin de fer de* **Pisco à Yca**. Méd. par C. E. Bryant. Argent. Diam. : 37mm.

1870.

601. (432). — *Chemin de fer* **Central Transandin**. *(Callao à la Oroya.)* Méd. par C. E. Bryant. Argent et bronze. Diam. : 51mm.

602. (433). — **Même sujet**. *(Viaduc de Varrugas.)* Méd. par J. S. et A. B. Wyon. Bronze. Diam. : 58mm.

603. (434). — **Même sujet**. *(Arequipa à Puno.)* Méd. par C. E. Bryant. Argent et bronze. Diam. : 50mm.

La signature du graveur au droit est : C. E. BRYANT LIMA, au lieu de : C. F. BRYANT LIMA, comme il est indiqué dans le catalogue précédent.

604. (435). — **Même sujet.** Méd. par C. E. Bryant. Argent et bronze. Diam. : 50mm.

Variété de la médaille précédente caractérisée par un aigle planant sur le paysage au droit de la médaille et portant une femme personnifiant le progrès.

605. (436). — **Station** *de chemin de fer du* **Port de Callao**. Méd. Argent et bronze. Diam. : 50mm.

606. (437). — *Chemin de fer* **Central à Tarma**. *(Hommage au colonel Secada.)* Argent et bronze. Diam. : 50mm.

1871.

607. (438). — *Chemin de fer de* **Arequipa, Puno et Oroya**. *(Hommage à Henri Meiggs.)* Méd. par C. E. Bryant. Argent. Diam. : 60mm.

*Chemin de fer d'***Iquique à La Noria**. Voir Chili, nos 617 et 618 de ce catalogue.

608. (439). — *Chemin de fer de* **Mollendo à Arequipa**. Méd. par C. E. Bryant. Argent. Diam. : 23mm.

1872.

609. (440). — *Chemin de fer de* **Huacho à Sayan.** Méd. par C. E. Bryant. Argent et étain. Diam. : 37mm.

1876.

610. (441). — *Chemin de fer de* **Trujillo.** *(Hommage au Dr Moralés).* Méd. Argent. Diam. : 38mm.

1878.

611. (442). — *Tramways de* **Lima.** Méd. par E. Gris. Argent. Diam. : 37 ½ mm.

612. — **Même sujet.** Méd. Bronze. Diam. : 36 ½ mm.

Droit. Une réserve formée par une ceinture fermée par une boucle sur laquelle on lit : TRAM-VIAS DE LIMA ; dans le champ, une voiture de tramway sur une voie qui bifurque.

Rev. Sur le tour : 24 DE MARZO DE 1878. Au bas, une étoile. Dans le champ : INAUGURACION.

1889.

613. (443). — **Station** *de chemin de fer du* **Port de Trujillo.** Méd. Bronze. Diam. : 50mm.

CHILI

1850.

614. (443bis). — **Guillermo Wheelwright.** *(Promoteur des chemins de fer.)* Méd. Bronze. Diam. : 48mm.

1863

615. (444). — *Chemin de fer de* **Valparaiso à Santiago.** *(Hommage à Henri Meiggs.)* Méd. par J. Bainville. Argent. Diam. : 56mm.

616. (445). — **Même sujet.** *(Hommage à Guillermo Lloyd.)* Méd. par J. Bainville. Bronze argenté. Diam. : 56mm.

1871.

617. (446). — *Chemin de fer d'***Iquique à La Noria.** Méd. Argent et étain. Diam. : 23mm.

618. (447). — **Même sujet.** Méd. par C. E. Bryant. Argent et bronze. Diam : 50mm.

La dernière phrase, à l'exergue du droit, est : INJENIERO IN JEFE S. P. CAHILL. Au revers, dans le catalogue précédent, la ligne : PREFECTO | doit être | Y PREFECTO | et le dernier mot : NAVARETT doit être orthographié : NAVARRETE.

1888.

619. (448). — *Chemin de* **Talca à Constitucion.** *(Hommage à Balmaceda.)* Méd. Bronze argenté. Diam. : 30mm.

1889.

620. (449). — *Chemin de fer* **Transandin.** *(Los Andes.)* Méd. Argent. Diam. : 30mm.

Même sujet. Voir République Argentine, n° 654 de ce catalogue.

1890.

621. (450). — **Viaduc de Malleco.** Méd. par Meneses. Argent et bronze. Diam. : 38mm.

1896.

622. (451). — *Chemin de fer de* **Valdivia à Osorno.** Méd. Bronze. Diam. : 34mm.

RÉPUBLIQUE ARGENTINE

1861.

623. (452). — *Chemin de fer* **Sud Argentin.** Méd. non datée. Argent. Diam. : 13 ½mm.

1863.

624. (453). — *Chemin de fer de* **Rosario à Cordoba.** *(Etat de Santa Fé.)* Méd. par G. Caccia. Bronze et étain. Diam. : 42mm.

La description du rèvers dans le catalogue précédent doit être remplacée par ce qui suit et la note de la fin doit être supprimée :

Rev. Sur le tour : INAUn DEL FERRO-CARRIL DEL ROSARIO A CORDOBA 1863 ; immédiatement en dessus du millésime, en très petits caractères : 20 DE ABRIL. Dans le champ, une locomotive tournée à droite et l'avant d'un wagon à marchandises; au dessus, circulairement : LINEA CENTRAL ARGENTINA. ROSARIO. A l'exergue : SANTIAGO CACCIA | GRABO.

1865.

625. (454). — **Même sujet**. Méd. par G. Caccia. Bronze et étain. Diam. : 42mm.

Identique à la précédente, sauf qu'au revers, le millésime : *1863* a été remplacé par : *1865* pour coïncider avec la date de l'inauguration de la ligne et que l'inscription en petits caractères : 20 DE ABRIL a disparu ainsi que le mot : ROSARIO à la suite de l'inscription : LINEA CENTRAL ARGENTINA.

1866.

626. (455). — *Chemin de fer de l'***Ouest**. *(Buenos-Ayres à Chivilcoy.)* Méd. par Bordes père. Bronze et étain. Diam. : 58mm.

627. (456). — **Même sujet**. Méd. par Cataloi. Argent et étain. Diam. : 22mm.

628. (457). — *Chemin de fer de* **Gualeguay.** *(Etat d'Entre-Rios.)* Méd. Argent. Diam. : 31mm.

1873.

629. (458). — *Chemin de fer de* **Buenos-Ayres à Rosario**. Méd. par R. Grande. Argent et bronze. Diam. : 28mm.

Au droit, dans le catalogue précédent, la date : ABRIL 23 doit être : ABRIL 28.

1876.

630. (459). — *Chemin de fer du* **Sud.** *(Azul. Province de Buenos-Ayres.)* Méd. par Waterlows. Bronze. Diam. : 30mm.

1879.

631. — *Chemin de fer de* **Santa Fé.** *(Hommage à Carlos Casado.)* Méd. par G. Caccia. Etain. Diam. : 48mm.

Droit. Un globe terrestre ; à gauche, un train de chemin de fer ; à droite, des bateaux sur la mer. Au premier plan, des emblèmes de l'agriculture, un caducée, une ancre. Dans l'exergue, un écusson aux armes de la province ; sur la ligne de l'exergue : G. CACCIA. Sur le tour : AL DISTINGUIDO Y PROGRESISTA CIUDADANO Dn CARLOS CASADO 1879. Au bas : ROSARIO.

Rev. L'écusson aux armes de la République. Sur le tour : EL PRESte DE LA REPUBca ARGENTINA Y LOS HABITANes DE LA PROVia DE SANTA FÉ ✳.

1882.

632. (460). — *Chemin de fer de l'***Ouest.** *(25ème anniversaire.)* Méd. par R. Grande. Argent et bronze. Diam. : 40mm.

1883.

633. (461). — *Chemin de fer de l'***Ouest-Sud.** *(Hommage à Carlos Casado.)* Méd. Etain. Diam. : 49mm.

1884.

634. (462). — *Chemin de fer de* **Santiago del Estero.** *(Hommage à l'ingr L. V. Noailles.)* Méd. par J. Domingo. Bronze. Diam. : 46mm.

1885.

635. (463). — *Chemin de fer* **Andin.** *(Exposition provinciale de Sn Juan.)* Méd. par R. Grande. Argent. Diam. : 48mm.

636. (464). — **Même sujet.** *(Hommage au President Roca et au ministre Irigoyen.)* Méd. par R. Grande. Bronze. Diam. : 38mm.

637. (465). — **Même sujet.** Méd. par R. Grande. Argent. Diam. : 51mm. Identique à la précédente, sauf le module.

638. (466). — **Même sujet.** Méd. par R. Grande. Bronze. Diam. : 38mm. Variété de la médaille n° 636 ; au revers, le mot : ARGENTINA se lit après : REPUBLICA et au droit le nom du graveur a disparu.

639. (467). — **Même sujet.** *(Exposition interprovinciale à Mendoza.)* Méd. par J. Domingo. Bronze. Diam. : 41mm.

640. (468). — **Même sujet.** *(Le peuple de San Juan au Prés. Roca.)* Méd. Etain. Diam. : 50mm.

641. (469). — **Même sujet.** *(Hommage au Gouverneur Doncel.)* Méd. Etain. Diam. : 50mm.

642. (470). — **Même sujet.** *(Hommage au Ministre de Irigoyen.)* Méd. Etain. Diam. : 50mm.

643. (471). — **Même sujet.** *(Hommage à l'Ingr G. Villanueva.)* Méd. Etain. Diam. : 50mm.

644. (472). — **Même sujet.** *(Le peuple de San Juan.)* Méd. Bronze. Diam. : 50mm. Différant du n° 640 au droit, par le sujet et la mention : ANO 1885 et au revers, par l'inscription : LA PAZ | CONDICION | .....

645. (473). — *Chemin de fer* **Central d'Entre-Rios.** *(Hommage au général E. Rocedo.)* Méd. par R. Grande. Bronze. Diam. : 41mm.

646. (474). — **Même sujet.** *(Hommage au Ministre Dr M. Laurencana.)* Méd. par F. Zuccoti.

647. (475). — *Chemin de fer de* **Barracas à Cannelas**. Méd. par J. Domingo. Bronze. Diam. : 33mm.

1887.

648. (476). — *Tramway de* **Cordoba à Villanueva**. Méd. Argent (35 gr.) et bronze argenté. Diam. : 41mm.

649. (477). — *Chemin de fer de* **La Plata à Magdalena**. Méd. par R. Grande. Bronze. Diam. : 35mm.

650. (478). — **Même sujet**. Méd. par R. Grande. Bronze. Diam. : 35mm.
Au revers, la légende du numéro précédent : AL VECINDARIO..... est remplacée par une inscription sur le tour : LA MUNICIPALIDAD.....

651. — *Chemin de fer de* **San José de la Esquina**. *(Hommage à Dn A. de Arteaga.)* Méd. par G. Caccia. Etain. Diam. : 31mm.
Droit. Une locomotive attelée à un wagon chargé dont on ne voit que l'avant, se dirige à gauche ; sur le talus du remblai, des instruments d'agriculture. Sur le tour : EL PUEBLO DE SAN JOSÉ DE LA ESQUINA ✻ ANO DE 1887 ✻.
Rev. Deux flèches en sautoir et une lance nouées par un ruban et surmontées de neuf étoiles disposées circulairement. Sur le tour, dans un ruban : AL Sor Dn ALFREDO DE ARTEGEA (PROGRECISTA). Au bas : CACCIA.

1889.

652. (479) — *Chemin de fer de la* **Province de Buenos-Ayres**. *(Hommage des agents à C. E. Romero.)* Méd. Bronze doré. Diam. : 37mm.

653. (480). — *Chemin de fer de* **Santa Rosa à Salta**. *(Société italienne de secours mutuels à l'ingénieur F. Bovio.)* Méd. Bronze. Diam. : 47mm.

654. (481). — *Chemin de fer* **Transandin** *(via Uspallata)*. Méd. Argent. Diam. : 26mm.

Même sujet. Voir Chili, n° 620 de ce catalogue.

1890.

655. (482). — *Chemin de fer de la* **Province de Buenos-Ayres**. *(Section de Trenque Lauquen.)* Méd. par R. Grande. Argent et bronze. Diam. : 40mm.

656. (483). — *Chemin de fer de* **Salta**. *(Hommage aux ouvriers du chemin de fer.)* Méd. Bronze. Diam. : 33mm.

657. (484). — **Même sujet.** *(La population de Salta à l'ingr F. Bovio.)* Méd. Bronze. Diam : 47mm.

1891

658. (485). — *Chemin de fer de* **Buenos-Ayres à Rosario.** *(Sunchales à Tucuman.)* Méd. ovale entourée d'une couronne de laurier et portant au sommet un soleil radiant. Bronze. Haut. : 33 ½. Larg. : 25 ½.

1896.

659. (486). — *Tramway à vapeur de* **Carmen de Areco à Salto**. Méd. éditée par Orzali. Bronze argenté. Diam. : 37mm.

Au revers, dans le catalogue précédent, il faut lire : SALTO et non : SALTA.

1897.

660. (487). — **Hommage au Général Alvear.** Méd. Bronze. Diam..34mm.

1899.

661. (488). — *Chemin de fer* **Nord-Argentin**. *(Ligne de Chilecito.)* Méd. par Bellagamba et Rossi. Or, argent et bronze argenté. Diam. : 39mm.

1901.

662. (489). — *Chemin de fer de* **Buenos-Ayres à Rosario.** *(Trocha Angosta.)* Méd. par Bellagamba et Rossi. Bronze argenté et aluminium. Diam. : 56mm.

663. (490). — *Chemin de fer d'***Entre-Rios**. *(Embranchement de Villaguay à Concordia.)* Méd. par Bellagamba et Rossi. Bronze argenté. Diam. : 52mm.

1902.

664. (491). — *Tramway à vapeur de* **La Plata**. Méd. par Bellagamba et Rossi. Bronze argenté. Diam. : 30mm.

1903.

665. (492). — *Chemin de fer de* **Jujuy vers la Bolivie** *(par le val de Humahuaco ; Jujuy à l'ingr J. Carlesimo.)* Méd. par Bellagamba et Rossi. Bronze argenté. Diam. : 38mm.

666. (493). — **Même sujet.** (*Station Perico à Ledesma.)* Méd. par Bellagamba et Rossi. Argent et bronze argenté. Diam. : 52mm.

667. — *Chemin de fer* **Central Nord.** *(Prolongement vers Ledesma et Oran.)* Méd par J. Gottuzzo. Etain. Diam. : 41mm.

Droit. Un homme nu, assis sous un arbre, les mains étendues appuyées sur un bâton, regarde passer un train qui traverse un pont sur la droite. Au dessus l'inscription : PROLONGACION | DEL FERRO-CARRIL | CENTRAL NORTE | A LEDESMA | Y ORAN.

Rev. Un cartouche à volutes posé sur une couronne formée de deux branches de laurier nouées par un ruban. A l'intérieur : PRESIDENTE | JULIO A. ROCA | MINISTRO | EMILIO CIVIT | 6 ENERO 1903. Sur le côté à gauche : J. GOTTUZZO. Sur le tour : MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS. REPUBLICA ARGENTINA.

668. — **Même sujet.** *(Prolongement de Anatuya à Chaco.)* Méd. par J. Gottuzzo. Etain. Diam. : 41mm.

Un génie ailé est assis tourné vers la droite; il lève le bras gauche et écrit sur un parchemin reposant sur son genou gauche ; à ses pieds, une roue et un marteau ; à droite, sous des frondaisons, une locomotive. Au dessus, l'inscription : FERRO-CARRIL CENTRAL NORTE | PROLONGACION DE ANATUYA | AL CHACO. A l'exergue : 27 JUNIO 1903.

Rev. Un cartouche à bords très ornementés reposant sur une couronne formée de deux branches de laurier nouées par un ruban. A l'intérieur, l'inscription : REPUBLICA ARGENTINA | MINISTERIO DE O. PUBLICAS | PRESIDENTE | JULIO A. ROCA | MINISTRO | EMILIO CIVIT. Au bas : J. GOTTUZZO.

1904.

669. — *Chemin de fer* **Andin.** *(Prolongement vers Dolorés.)* Méd. par J. Gottuzzo. Etain. Diam. : 41mm.

Droit. Un génie ailé portant une torche de la main droite, plane au dessus d'un train de chemin de fer auquel il indique sa route de la main gauche. L'inscription en huit lignes, se trouve sur la gauche : PROLON | GACION | DEL | FERRO-CARRIL | ANDINO | A DOLORÉS | 18 MARZO | 1904.

Rev. Une large banderole sur une branche de laurier porte l'inscription : PRESIDENTE | JULIO A. ROCA | MINISTRO | EMILIO CIVIT. Sur le tour : REPUBLICA ARGENTINA. MINISTERIO DE O. PUBLICAS. Sous la banderole : J. GOTTUZZO.

670. — *Chemin de fer de* **Chumbicha et Rioja à Andalgala et Mazan à Tinogasta.** Méd. par J. Gottuzzo. Etain. Diam. : 52mm.

Droit. Un génie ailé enveloppé de voiles projette les rayons d'un fanal sur une locomotive placée au dessous et tournée vers la droite ; au dernier plan, un panorama de montagnes. Au dessus : 27 DE JULIO DE 1904.

Rev. Sur le tour : INAUGURACION DE LAS OBRAS DEL F. C. CHUMBICHA Y RIOJA A ANDALGALA — MAZAN A TINOGASTA. Dans le champ : PRESIDENTE | DE LA REPUBLICA | Tte Gral JULIO A. ROCA | — | MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS | EMILIO CIVIT | — | EMPRESA CONSTRUCTORA | TOLEDO MARAINI Y Ca. Au bas : J. GOTTUZZO GRA.

671. — *Chemin de fer aerien de* **Famatina.** Méd. par J. Gottuzzo. Etain. Diam. : 52mm.

Droit. La science et l'industrie personnifiées par deux personnages, l'un sous les traits d'une femme drapée donne la main droite au second personnage, un travailleur demi-nu et repose la main gauche sur l'épaule de ce dernier ; à côté de la première, des instruments scientifiques; au pied du dernier, un pic. A droite, on voit un wagonnet suspendu à des fils supportés par un poteau métallique. Sur le tour : CABLE-CARRIL AL FAMATINA. Vers le bas à droite : 1° FEBRERO 1903 | 29 JULIO 1904.

Rev. Sur un soleil rayonnant, un cartouche à bords découpés contenant l'inscription : REPUBLICA ARGENTINA | MINISTERIO | DE OBRAS PUBLICAS | — | PRESIDENTE | Tte Gral JULIO A. ROCA | MINISTRO | EMILIO CIVIT. Sur le bord inférieur à droite : J. GOTTUZZO.

672. — *Chemin de fer* **Central Nord.** *(Achèvement de la ligne industrielle d'Anatuya à Chaco.)* Méd. par J. Gottuzzo. Etain. Diam. : 45mm.

Droit. Au devant d'une forêt d'où débouche un train de chemin de fer se dirigeant vers la droite, une indienne portant une courte jupe et une coiffure à plumes fait un geste d'étonnement à sa vue. A l'exergue, en quatre lignes : TERMINACION DEL RAMAL FERREO | INDUSTRIAL ANATUYA AL CHACO | 22 SETIEMBRE | 1904.

Rev. Sur le tour : EMPRESA CONSTRUCTORA COLSON BROOKHOUSE Y PYNE — LA Cia BELGA ARGENTINA DE FERRO CARRILES. Dans le champ, en six lignes : PRESIDENTE | DE LA REPUBLICA | TENIENTE GENERAL | JULIO A. ROCA | — | MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS | EMILIO CIVIT. Au bas : J. GOTTUZZO.

1907.

673. — *Chemin de fer de la* **province de Buenos-Ayres.** *(Ligne de Buenos-Ayres à Rosario de Santa Fé.)* Plaquette cintrée par Riberon. Argent et bronze. Haut. : 50mm. Larg. : 60mm.

Droit. Un génie ailé, sous les traits d'un adolescent nu, présente le plan du réseau des chemins de fer à une femme assise sous un arbre, coiffée du bonnet phrygien et personnifiant la République Argentine comme l'indique l'écusson à ses armes sur lequel elle pose la main gauche ; tout autour, des plantes et du bétail au pâturage ; à gauche du génie, le coq gaulois, allusion au concours donné par les capitaux français. A gauche, le tracé à vol d'oiseau de la ligne avec les mots : BUENOS-AIRES — ROSARIO — PARANA ; au dessus, un oiseau planant ; au fond, le soleil levant. Au bas, à droite : RIBERON 1907.

Rev. Une guirlande, au dessus de laquelle sont les mots : DICbre 1907. En dessous, en huit lignes creuses : COMPANIA GENERAL DE FERRO CARRILES | EN LA PROVINCIA DE BUENOS-AIRES | — | INAUGURACION DE LA LINEA DE | BUENOS-AIRES A ROSARIO DE SANTA-FÉ | PRESIDENTE DE LA COMPANIA | Dn LUCIANO VILLARS | COMITÉ DE BUENOS-AIRES | Sres Dn C. DE BRUYN. INGo Dn R. OTAMENDI Dn J. BORN. Au bas, dans une réserve creuse, un train de chemin de fer se dirigeant à droite ; au dessus de celui-ci : CITIUS VEHIT OPES ET SPARGIT.

674. — **Même sujet.** Réduction de la plaquette précédente. Haut. : 38mm. Larg. : 47mm.

Sans date.

675. (494). — **Association des agents du chemin de fer.** Méd. à bélière. Argent. Diam. : 24mm.

676. (495). — *Chemin de fer de l'***Ouest.** Méd. Argent. Diam. : 27mm.

677. (496). — **Même sujet.** *(Hommage à M. G. Gonzalez.)* Méd. bronze. Diam. : 34mm.

678. (497). — *Tramway de* **Buenos-Ayres.** Méd. Etain. Diam. : 23mm.

ADDITIONS ET RECTIFICATIONS

ADDITIONS

BELGIQUE

1910

154bis. — Congrès international de tramways et de chemins de fer d'intérêt local. Méd. à bélière par Ch. Samuel. Argent. Diam. : 29mm.

Droit. Une femme, enveloppée de voiles légers laissant le buste nu, tient de la main droite une corne d'abondance renversée ; son pied droit est posé sur une roue ailée roulant vers la gauche au milieu de nuages d'où sortent des éclairs. En haut, à gauche : BRUXELLES | 1910. A droite : CH. SAMUEL.

Rev. La moitié supérieure de la médaille est occupée par un soleil rayonnant dont on ne voit qu'une moitié du disque ; sur celle-ci : *1885* ; sur les rayons : *1910*. Dans l'exergue, sur la gauche, une torche enflammée autour de laquelle s'enroulent deux branches de laurier fruité. A droite, en cinq lignes : XVIe CONGRÈS INTERNATIONAL | DE TRAMWAYS ET DE | CHEMINS DE FER | D'INTÉRÊT | LOCAL.

La bélière est formée par une roue à laquelle sont appliquées deux ailes reposant sur le pourtour de la médaille.

L'Union permanente des tramways et des chemins de fer d'intérêt local fut fondée à Bruxelles le 17 août 1885 ; son premier président fut M. Gustave Michelet ; le premier congrès eut lieu à Berlin en 1886, le quatrième (commémoré par la médaille no 357) en 1889 à Milan. Le 16me congrès, dont la date coïncidait avec le 25me anniversaire de la fondation de l'Union, se tint à Bruxelles, berceau de la Société, du 6 au 10 septembre 1910 ; il fut présidé par le baron L. Janssen, président de l'Union, et fut l'occasion de fêtes très brillantes au cours desquelles son buste en marbre blanc lui fut offert en reconnaissance de son dévouement aux intérêts de l'Union.

La médaille servait d'insigne attaché à la boutonnière des membres du congrès et passé au cou, moyennant une chaînette d'argent, par les dames invitées à participer aux fêtes.

PORTUGAL

1877

395bis. — Cie Royale *des chemins de fer* **Portugais.** *(Pont sur le Douro.)* Méd. par Molarinho. Bronze. Diam. : 60mm.

Variété du numéro précédent portant sur la tranche : MOLARINHO A JOÃO DE DEUS.

1897

397bis. — Pont du chemin de fer sur le Douro. *(Exposition industrielle de Porto.)* Méd. par A. Rego. Argent, bronze et étain. Diam. : 52mm.

Droit. La façade de l'exposition dans un parc. Au dessus, sur le tour : EXPOSIÇAO INDUSTRIAL. A l'exergue : NO PALACIO DE CRYSTAL DO PORTO | — | ✻ 1897 ✻. Sous la ligne de l'exergue, en haut, à droite : A. R.

Rev. La ville de Porto personnifiée par une femme vêtue à l'antique, assise à droite et tournée vers la gauche ; le bras gauche repose sur un écusson à ses armes ; le bras droit étendu porte une couronne ; autour d'elle, les attributs de l'art, de l'industrie et de l'agriculture ; dans le fond, le pont du chemin de fer sur le Douro comme au droit du n° 395 et derrière, la ville de Porto. En haut, les rayons du soleil percent les nuages. A l'exergue, un cartouche vide ; au bas, à droite : A. REGO.

Sans date.

397ter. — Cie Royale *des chemins de fer* **Portugais.** *(Médaille pour les administrateurs.)* Argent. Diam. : 45mm.

Droit. Une couronne de laurier fruité ; au bas, une rosace et une banderole ; dans le champ, des armoiries gravées, surmontées d'une couronne royale.

Rev. Les inscriptions gravées suivantes : sur le tour : COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES. Dans le champ, en quatre lignes : EX mo S N R | CARLOS FERREIRA , DOS SANTOS SILVA | ADMINISTRADOR.

AUTRICHE

1910

443bis. — *Chemin de fer local de* **Retz à Drosendorf.** Méd. Bronze. Diam. : 30mm.

Droit. Vue du bâtiment de la station à Retz ; au bas : BETRIEBSGEBÄUDE IN RETZ. A l'exergue, en deux lignes : ERÖFNUNGSFEIER 20/VIII 1910.

Rev. Les écussons aux armes des deux villes ; au dessus, une roue ailée ; en dessous, un cartouche sur deux branches croisées de chêne et de laurier ; dans le cartouche : LOKAL-BAHN | RETZ-DROSENDORF.

ALLEMAGNE

1878

491bis. — Fabrique de locomotives de Borsig à Berlin. *(Mort de Aug. Jules Alb. Borsig.)* Méd. par W. Kullrich. Argent (270 gr.) et bronze. Diam. : 79mm.

Droit. Les têtes accolées et tournées à droite de J. F. A. et de A. J. A. Borsig. Sur le tour : JOHANN FRIEDRICH AUGUST BORSIG - AUGUST JULIUS ALBERT BORSIG.

Rev. Dans une couronne de chêne fruité nouée en haut et en bas par un ruban croisé, la vue des bâtiments de l'usine située à Moabit, faubourg de Berlin. Sous la ligne de l'exergue : W. KULLRICH FEC.

Cette médaille fut frappée à l'occasion de la mort de A. J. A. Borsig, survenue en 1878 ; elle fait pendant à celle décrite sous le nº 478 de ce catalogue qui commémorait la mort de J. F. A. Borsig en 1854.

1895

509bis. — Pont de Grunthal. *(Chemin de fer de Heide à Neumünster.)* Thaler par Lauer. Argent. Diam. : 34mm.

Variété du nº 509, portant l'inscription sur la tranche : EINE SEGENS MÜNZE.

513bis. — Pont d'Holtenau près de Levensau. *(Chemin de fer de Kiel à Eckernförde.)* Thaler. Argent, bronze doré, aluminium. Diam. : 35mm.

Droit. La tête de Guillaume II tournée à gauche ; sur le tour, posés sur une couronne de laurier fruité, quinze écussons aux armes des États qui ont envoyé des navires aux fêtes d'inauguration du canal.

Rev. La vue du pont avec un soleil rayonnant, à l'horizon, derrière le pont, comme au nº 512, mais avec des différences de dessin ; le canal et le bateau, notamment, qui dans cette dernière médaille inclinent fortement à gauche, se présentent davantage de face, en raccourci. Sur le tour : ZUR EROFFNUNGSFEIER DES NORD-OSTSEE-KANALS ※ IM JUNI 1895 ※.

513ter. — Même sujet. Méd. Aluminium Diam. : 35mm.

Identique à la médaille précédente, sauf l'inscription circulaire ajoutée entre le cercle d'écussons et la tête de l'empereur : WILHELM II - DEUTSCHER KAISER.

BRÉSIL

1889

596bis. — *Chemin de fer* Central. Méd. à bélière. Bronze. Diam. : 38mm.

Droit. Inscription en neuf lignes, la première et la dernière circulaires : COLLEGIO DAS OFFICINAS | DA | ESTRADA | DE FERRO | CENTRAL DO | BRAZIL | — | APROVEITAMENTO | NO | ANNO DE 1893.

Rev. Un écusson à bords étoilés sur une couronne de feuillage, le fond rayonnant. Au bas, la poignée d'une épée et une banderole sur laquelle on lit : ESTADOS UNIDOS DO BRAZIL | 15 DE NOVEMBRO 1889.

ARGENTINE

1885

647bis. — *Chemin de fer de* **Barracas à Canuelas**. *(A la commission pour la construction de la ligne.)* Méd. Laiton. Diam. : 33mm.

Droit. Sur le tour : EL PUEBLO DE CANUELAS ✻ DICIEMBRE 20 DE 1885 ✻. Entre deux palmes nouées par un ruban, en cinq lignes : A LA | COMISION | CONSTRUCTORA | DE LA VIA | FERREA.

Rev. Inscription en sept lignes : MAURICIO MAYER | RUFINO VARELA | ALFREDO LAHITTE | PABLO MARENGO | VICENTE L. CASARES | MIGUEL N. URIBELARREA | AGENOR ABRAGUIN.

RECTIFICATIONS

N° **29**, page **6**. Dans la description du revers, à la 1re ligne, il faut lire « AU REVERS » au lieu de « AU DROIT » et à l'avant-dernière ligne, il faut lire « COST £ 450,000 » au lieu de « COST & 450,000 ».

N° **57**, page **12**. Dans la description du revers, à la seconde ligne, il faut : « SUPPORTED » au lieu de : « SUPFORTED ».

N° **67bis**, page **13**. Dans la description du revers, il faut : « ...STEPHENSON'S CENTENARY », au lieu de : « ...STEPHENSON CENTENARY ».

N° **154**, page **28**. Le mot « JUBILIAIRE » doit être orthographié « JUBILAIRE ».

N° **185**, page **34**. Le n° rappelé à la dernière ligne doit être « *46* » et non « *50* ».

N° **274**, page **47**. Dans l'inscription du revers, les mots : ...| ANONYME | DES |... doivent se lire : ... | ANONYME DES | ... en une seule ligne.

N° **277bis**, page **47**. Ajouter à la description du droit : sur la traverse de tête de la machine, on lit le mot : EST.

N° **277ter**, page **48**. Supprimer ce numéro, qui n'appartient pas à la France et qui est compris sous le n° *309bis* dans les médailles suisses.

N° **353**, page **59**. Le n° d'ordre « *253* » doit être remplacé par : « *353* ».

N° **358**, page **60**. A la seconde ligne, le mot : PLAISENCE doit être orthographié : PLAISANCE.

N° **390**, page **68**. Le mot : BARCELONNE doit être orthographié : BARCELONE.

N° **442**, page **78**. Inscrire le n° d'ordre oublié : *442*.

N° **459**, page **82**. Au droit, le mot : BRUNVICENSIS doit être orthographié : BRUNSVICENSIS.

N° **509**, page **88**. Au lieu de : REV. IDENTIQUE A CELUI... lire : REV. IDENTIQUE AU DROIT...

N° **510**, page **89**. La médaille existe en argent ; à la seconde ligne du droit, le nom : WILHELM III doit être remplacé par : WILHELM II.

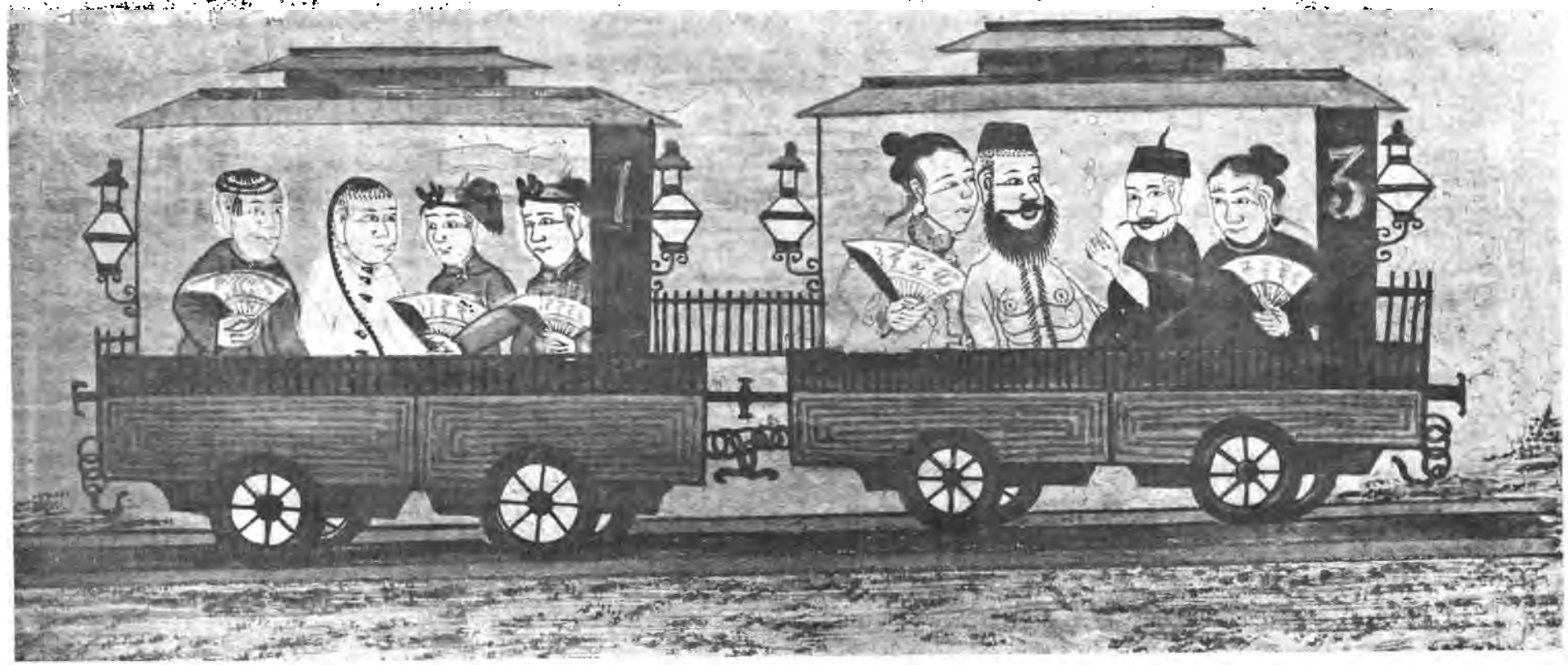
N° **511**, page **89**. A la première ligne, le mot : HOLTENAN doit être orthographié : HOLTENAU.

N° **645**, page **110**. Le nom du général doit être lu : RACEDA.

N° **646**, page **111**. Le nom du ministre est : Dr M. LAURENCENA et non : Dr LAURENCANA.

N° **647**, page **111**. Le mot : CANNELAS doit être lu : CANUELAS.

N° **651**, page **111**. A la dernière ligne du revers, le mot : ARTEGEA doit être orthographié : ARTEAGA.



REPRODUCTION D'UNE ANCIENNE AQUARELLE JAPONAISE REPRÉSENTANT LES PREMIERS CHEMINS DE FER

TABLE DES MATIÈRES

CONTENANT

PAR ORDRE ALPHABÉTIQUE POUR CHAQUE PAYS

LA

LISTE DE TOUTES LES MÉDAILLES CATALOGUÉES

NOTA. — Les médailles sont repérées par le nº d'ordre du catalogue ; lorsqu'elles commémorent simultanément divers objets ou personnages ou un même objet sous des appellations différentes, le nº d'ordre est rappelé en regard de chacune de ces appellations. Lorsque les noms des localités ne sont suivis d'aucune indication entre parenthèses, les médailles se rapportent à des chemins de fer.

AVANT-PROPOS . . . . . page I

EUROPE

ANGLETERRE ET COLONIES . . . . . page 1

Alexandra (*Pont sur la Wear*) . . 74
Almond (*viaduc*) . . . 18
Aylesbury . . . 16
Ballymena-Portrush . . . 56
Birmingham (*viaduc*) . . . 11
Bloemfonteyn-Johannesburg . . 90
Bristol-Exeter . . . 75
Britannia (*pont sur le détroit de Menai*) 54-55
Cap-Bulawayo . . . 94
Cheltenham-Oxford . . . 51
Chester-Holyhead . . . 48
Coalbrook Dale Iron Cº . . . 1
Crewe (*ateliers*) . . . 69
Crumlin (*viaduc*) . . . 59
Dublin-Kingston . . . 78C
East Indian . . 81-82
Eastern Counties . . 78H-78J
Edimbourg-Glasgow . . 18-18bis
Edouard (*pont sur la Tyne*) . . 73
Forth (*pont*) . . . 70
Glasgow (*station*) . . . 18
Glorification des ch. de fer . 46-185-186
Gloucester-Cheltenham . . . 78A
Grand Junction . . 9 à 11
Grand Trunk (*Canada*) . . . 89
Great Northern . . . 50
Guillaume IV . . 5bis-15
Hull Barnsley-West Riding . 68-68bis
Ilfracombe . . . 64
Lancastre-Carlisle . . . 78M
Leeds (*tramways*) . . . 71
Leicester-Swannington . . . 78B
Liverpool (*station*) . . 3-10-11
Liverpool-Manchester . . 2 à 5-5bis
Llanidloes-Newton . . . 60
Londres (*station*) . . . 14
Londres (*tramways*) . . . 61
Londres-Birmingham . . 14-15
Londres-Croydon . . 78F-78G
Londres-Greenwich . . 12-78D-78E
Londres-North Western . . . 69
Lynton-Barnstaple . . . 72
Menai (*pont sur le détroit*) . 54-55
Middlesborough . . . 6
Montreal-Lachine . . . 83
Montreal (*pont sur le St-Laurent*) 84 à 88
Natal et Orange . . . 91
Newcastle-Carlisle . . . 17
Newcastle-North-Shield-Tynemouth . 58
Newport-Abergavenny-Hereford . . 59
Newton-Birmingham . . 9 à 11
Newtyle-Coupar Angus . . . 8
North Eastern . . 73-74
North Western . . . 69
Pretoria-Delagoa (*baie*) . . 92-93
Roi Edouard (*pont sur la Tyne*) . . 73
Reine Alexandra (*pont sur la Wear*, . 74
Sankey (*viaduc*) . . . 3-4
Scottish Central . . . 78L
Sevenoaks . . . 76
Sheffield-Rotherham . . . 13
South Devon . . . 57
Staines-Wokingham-Woking . . 77
Stephenson G. 52-65 à 67-67bis-67ter-251
Stockton-Darlington . . . 6
Sydney . . 79-80
Tamise (*tunnel*) 19 à 45-49-62-63
Tyne (*pont*) . . . 73
Union Eastern . . . 78I
Victoria (*pont à Montreal*) . 84 à 88
Walter Ritchie . . . 7
Wear (*pont*) . . . 74
Weaver (*viaduc*) . . . 11
Wellington . . . 5
Whitehaven Junction . . . 47
Yarmouth-Norwich . . . 78K
York-Newcastle-Berwick . . . 53

BELGIQUE ET COLONIE . . . . . page 20

Anvers . . . 132
Auderghem . . . 139
Belge Rhénan . 107-109 à 114
Binche . . . 126
Bruxelles (*ch. de f. américain*) . 133-134
Bruxelles (*jonction Nord Midi*) . . 104
Bruxelles (*station*) . . . 104
Bruxelles-Malines . . 96-97
Bruxelles-Paris . 115-116-195 à 197
Bruxelles-Tervueren . . . 139
Canaux et chemins de fer . . . 102
Centre . . . 126
Chantrell William . . . 128
Cinquantenaire . . 142 à 144
Colonne inaugurale . . . 98
Congo . . 156 à 158
Congrès (*tramways et ch. de f.*) . 154bis-357
Courtin (Ad.) . . . 148
de Burlet Constantin . . . 151
Dixmude . . . 127
Eecloo-Gand . . . 145
Flandre occidentale . . 117-118
Gand-Courtrai . . . 103
Gand-Termonde . . 100-101
Houdeng-Bellecourt . . . 102
Lennick (*vicinal*) . . . 147
Lichtervelde-Furnes . . . 127
Lichtervelde (*station*) . . 117-118
Liége (*station*) . . . 107
Loi du 1er mai 1834 . . 95-98-120-130
Luxembourg . . . 129
Malines-Anvers . . . 99
Malines (*arsenal*) . . . 105
Matadi-Stanleypool . . 156 à 158
Meistreit Emile . . . 143
Moyaux Auguste . . . 154
Nord (*station à Bruxelles*) . . 104
Railway musical Tirlemontois . 149-150
Rolin Ernest . . . 144
Rogier Charles . . 121-140-141
Sambre et-Meuse . . . 125
Simons Pierre . . 108-131
Société Générale de Belgique . . 106
Société Générale d'exploitation . . 155
Société Nationale (*ch. de f. vicinaux*) 151 à 153
Système des ch. de fer belges . 95-120-130
Tailfer (*station*) . . . 146
Tesch Victor . . . 129
Tirlemont-Diest . . . 135
Tonnelier . . . 134
Tournai (*station*) . . 136 à 138
Tournai-Jurbise . . . 119
Union permanente (*tramways*) . 154bis-357
Verviers-Aix-la-Chapelle . 107-109 à 114
Vicinaux (*Sté nationale*) . . 151 à 153
Walcourt . . . 125
Ypres (*station et ch. de f.*) 122 à 124-128

FRANCE ET COLONIES . . . . . page 30

Algériens . . 278-279
Alsace-Lorraine . . . 538
Amiens . . . 198
Andrézieux-Roanne . . . 176
Avignon . . 189-192
Besançon-Neuchatel . . . 295
Blesme-Gray . . . 238
Brioulze-Ferté Macé . . . 253
Bruay (*mines et ch. de f.*) . . . 259
Cannes-Monte Carlo-Rome . . 272
Carhay-Pleyben . . . 270
Cenis (*tunnel*) . 303-338 à 342
Centre . . 191-200
Chalon-sur-Saone . . . 223
Charenton . . . 229
Chartres . . . 209
Cherbourg . . 236-237
Chevalier Michel . . . 194
Cinquantenaire des ch. de fer . 261-262
Cinquantenaire Cie P. L. M. . . 271
Colladon Daniel . . . 303
Compag. du Paris Lyon-Méditerr. 267-271-273
Croix Rousse à Lyon . . . 254
Défense de Paris . . 255 à 258
De Grimaldi . . . 240
Déraillement sur le chemin de fer Paris-Versailles . . 184-193
Dole-Salins . . . 231
Dufour J. E. . . . 307
Dumont d'Urville amiral . . 184-193
Electro-Postaux . . . 277
Enghien-Montmorency . . 247 à 249
Epernay-Reims . . 205-221
Epinac (*houillères et ch. de f.*) . 183-274
Est . . 277bis
Est Algérien. . . . 280
Fête sportive du chemin de fer . . 269
Gard . 163 à 165-168
Glorification des chemins de fer . 46-185-186
Glos-Pont Audemer . . . 246
Grand'Combe (*mines et ch. de fer*) 164-165-168
Hanoï-Nam Dinh . . . 281
Horaire pour Rouen . . . 276
La Garenne Bezons (*station*) . . 260
Lamartine . . . 201
Laroche-Cluses . . . 264
Ledoux Charles . . . 268
Ledru-Rollin . . . 201
Lille (*gare du Nord*) . . 131-203-204
Loi sur les chemins de fer . 180 à 182
Louis-Napoléon . . . 202
Lyon 190-199-223-234-235-254-267-271
Lyon-Genève . . 234-235
Macon-Genève . . . 232
Marot (*tunnel*) . . . 263
Marseille-Avignon . . 189-192

Marseille-Lyon . . . 199
Metz . . . 220
Montauban-Brives . . . 263
Mont Cenis . 303-338 à 342
Montpellier-Nimes . . 178-179
Nevers-Auxerre . . . 242
Nice-Turin . . . 364
Nimes . . 163-178-179
Nord . 115-116-195 à 197
Orléans . . 174-175-187
Ouest . . . 226
Paris (*ceinture*) . . 222-252
Paris (*défense*) . . 255 à 258
Paris à la mer (*Havre*) . . 172-173
Paris-Beauvais . . . 233
Paris-Brest . . . 226
Paris-Dijon . . . 211
Paris-Epernay . . 206-209
Paris-Espagne . . . 228
Paris-La Varenne St-Hilaire . . 241
Paris-Lyon . . 190-223-271
Paris-Nevers . . . 210
Paris-Nimes-Marseille . . . 163
Paris-Orléans . . 174-175-187
Paris Orsay . . 224-225
Paris-Rouen . . . 188
Paris-St-Cloud-Versailles . . 166-184-198
Paris-St Germain . . . 162
Paris-Strasbourg 205 à 208-213 à 218-220
Pertuisot . . . 230
Poitiers . . . 212
Reims . . 205-220-221
Rhone à la Loire 139 à 161-176-219
St Dizier . . . 245
St Etienne à la Loire . . . 139
St Etienne à Lyon . . 160-161
St Gems-Laval . . . 205
Salins . . 231-239-240
Sequin Marc . . . 251
Seyssel-Genève . . . 235
Soc imperiale de mécaniciens Brest . 273
Soc de secours mutuels P. L. M. . 273
Strasbourg (*ceinture*) . . 243-244
Strasbourg-Bâle . 167 à 171-177
Telegraphes . . . 250
Tours-Angers . . . 209
Varzy . . . 242
Vicinaux Strasbourgeois . . 243-244
Wassy-St Dizier . . . 245

SUISSE . . . . . page 49

Albis (*tunnel*) . . . 304
Albula (*tunnel*) . . 310-311
Bâle . 167-169 à 171-177
Besançon-Neuchatel . . . 295
Bière-Apples-Morges . . . 305
Breslau-Fribourg . . . 470
Colladon Daniel . . . 303
Dufour J. E. . . . 307
Favre Louis . . . 309
Genève . 232-234-235-298
Genève-Fribourg-Berne . . . 298
Gothard . . 287 à 294
Gothard (*tunnel*) . . 285-286-300
Jura . . 282-283
La Broye . . . 284
La Roche-Cluses . . . 264
Lucerne (*station*) . . . 308
Lyon-Genève . . 234-235
Macon-Genève . . . 232
Mont-Generoso . . 296-297
Pont-Brassus . . 309bis
Rhétique . . 310-311
Rolle-Gimel . . . 309
Saignelégier-La Chaux de Fonds . . 299
Saint-Gothard . 285 à 294-300
Simplon (*tunnel et ch. de f.*) 312-366-367-369 à 81
Solothurn-Munster . . 313
Sourbeck Th. . . . 306
Strasbourg-Bâle . 167-169 à 171-177
Weisenstein (*tunnel*) . . . 313
Yverdon-Ste Croix . . 301-302
Zurich-Zug . . . 304

ITALIE . . . . . page 54

Agazzi Saverio . . . 345
Arezzo-Fossato . . . 154
Arona . . . 325
Biancheri Giuseppe . . . 335
Bonelli Gaetano . . . 324
Bonomi Paolo . . . 368
Borgallo (*tunnel*) . . . 363
Carrito Coculo (*tunnel*) . . . 351
Cenis (*tunnel*) . 303-338 à 342
Circumetna . . 365-383
Colico-Sondrio . . . 353
Colli G. . . . 343
Colocci Adrien . . . 365
Complémentaires . . . 352
Congrès (*tramways et ch. de f.*) . 154bis-357
Crémone-Plaisance . . . 358
Depretis Agostino . . . 352
Faenza-Florence . . 359 à 361
Gênes . 323 à 325-362
Gênes-Arona . . . 325
Gênes-Asti . . . 362
Gothard (*tunnel et chemin de fer*) 285 à 294-300
Laveno (*tunnel*) . . . 347
Ligurie occidentale . . . 344
Ligurie subalpine . . 323-324
Livournais . . . 331
Lombardo-Vénitiens . . 329-330
Magliani Aug. . . . 350
Milan-Venise . . 315 à 317
Mombello (*tunnel*) . . . 348
Mont Cenis . 303-338 à 342
Monte Bove (*tunnel*) . . . 354

Monzagnano *(tunnel)* . . . 359
Naples-Caserte . . . 318
Naples-Nocera-Castellamare . . 314
Napolitains . . . 154
Nord Milan . . . 154
Novare-Pino . . 346 à 348
Parme-Spezzia . . . 363
Perego A. . . . 361
Peruzzi Ubaldino . . . 331
Pô *(pont à Plaisance)* . . . 358
Portocivitanova-Albacina . . . 355
Romains . . 326-345
Rome 320-326 à 328-332-345-349-351-354-356
Rome-Civitavecchia . . . 328
Rome-Frascati . . 320-327
Rome-Mte Carlo-Cannes . . . 272
Rome-Sulmona . 349-351-354-356
Rome-Velletri . . . 332
Saint-Gothard . 285 à 294-300
Salvini G. B . . 349-356
Saracco G. . . . 362
Simplon 312-366-367-369 à 381
Suse-Brindisi . . 334

ESPAGNE ET PORTUGAL . . . . . page 67

Asturies-Galice et Léon . . . 392
Barcelone-Mataro . . . 384
Canfranc . . . 391
Cie royale des chemins de fer Portugais 395-395bis-396-397bis-397ter
Douro *(pont et chemin de fer)* 395-396-397bis
Est . . . 393
Granollers . . . 389
Lisbonne-Carregado-Santarem . . 393
Madrid-Barcelone . . . 390
Madrid-Ciudad Real . . . 388
Madrid-Saragosse . . . 385
Minho . . . 394
Nord . . . 386
Paris-Espagne . . . 228
Penarroya . . . 268
Salamanque . . . 387
San Juan de las Abasedas . . . 389
Sta Combadao-Vizeu . . . 397
Valladolid . . . 386
Villanueva-Barcelone . . . 390

AUTRICHE-HONGRIE . . . . . page 70

Alföld . . 456
Arlberg *(tunnel et chemin de fer)* 413 à 415
Bosniaques . . . 423
Botzen-Méran . . . 436
Brunn-Znaim . . . 409
Bukowine . . 422-441-442
Bosruck *(tunnel)* . . 431-432
Chemins de fer en général. 445-524 à 526
Club des agents du chemin de fer . 421
Congrès à Vienne . . . 408
Etat Austro Hongrois . . . 453
Etat Hongrois . . 447-448
Frey Dagobert . . . 446
Gaisberg . . . 444
Ghega C. V. . . 408-424
Hämmerle . . . 419
Heimbold Richard . . . 443
Karawanken *(tunnel)* . . 433 à 435
Lemberg-Podwolocyska . . 410-411
Locomotives *(fabrique à Florisdorf)* 412
Lombardo-Venitiens . . 329-330
Lonjathal . . . 450
Mergel . . . 418
Mesticanesti *(tunnel)* . . . 422
Milan-Venise . . 315-316
Nord-Empereur Ferdinand . 398 à 400
Nord Hongrois . . . 454
Ouest Hongrois . . . 455
Prague-Dresde . . . 405
Retz-Drosendorf . . 443bis
Rimböck Carl . . . 446
Semmering . . 406-408-424
Sté chorale des agents des ch. de f. 420-429
Südbahn . . 402-407-443
Szegard-Battaszeky . . . 449
Tauern *(tunnel)* . . 437 à 440
Theiss . . . 452
Trieste *(station)* . . . 404
Udvarvölgyi *(tunnel)* . . . 451
Varsovie-Vienne . . 548-549
Vienne *(station)* . . . 398
Vienne *(metropolitain)* . . . 419
Vienne-Baden-Raab . . . 401
Vienne-Bischofshofen-Villach-Trieste 425 à 428-430-433 à 435-437 à 440
Vienne-Brünn . . . 399
Sté de secours mutuels des mécaniciens et chauffeurs . . . 382
Sté Pio Latina . . . 320
Tarente-Brindisi . . . 350
Télégraphes . . . 321
Tende *(tunnel du col de)* . . . 364
Tessin *(Sté des ch. de fer du)* . . 154
Tessin *(pont à Vigevano)* . . . 336
Turin 319-322-335-337-343-364
Turin *(station)* . . . 337
Turinais . . . 319
Turin-Coni-Vievola . . . 364
Turin-Pignerol . . . 322
Turin-Rivoli . . . 343
Turin-Vintimille . . 335-364
Toscans . . . 333
Trasquera *(tunnel)* . . . 367
Trillaro *(viaduc)* . . . 360
Val Brembana . . . 368
Valteline . . . 353
Venise . 315 à 317-329-330
Vicence-Venise . . . 317
Vigevano . . . 336

Vienne-Gratz . . . 402
Vienne-Prague . . . 403
Von Loehr A. (*chev.*) . . . 416
Vorarlberg . . . 417
Waldvogel . . . 419
Wittek H. (Dr) . . . 421
Wochein (*tunnel*) . 425 à 428-430
Ziffer E. A. . . 441-442

ALLEMAGNE . . . . . page 81

Aix-la-Chapelle-Verviers 107-109 à 114
Alsace-Lorraine . . . 538
Altona . . . 544
Altona-Kiel . . . 543
Anhalt-Coethen . . . 468
Augsbourg . . 466-467-474
Bavarois Sud-Nord . . 481-520
Belge-Rhénan . 107-109 à 114
Berlin (*station*) . . 471-475-506
Bernus F. A. . . . 477
Borsig 478-482 à 485-491bis
Breslau (*congrès*) . . . 479
Breslau-Schweidnitz-Fribourg . . 470
Bromberg-Varsovie . . . 551
Brunswick-Wolfenbüttel . . . 459
Chemins de fer en général 445 524 à 526
Coblence-Oberlahnstein (*pont*) . . 489
Coethen . . 464-468
Cologne-Amsterdam . . . 529
Cologne-Mayence (*station de Cologne*) . 486
Congrès de Breslau et Laurahutte 479-480
Dirschau (*pont*) . . . 488
Dresde . 405-460 à 463
Dresde (*station*) . 490-514 à 516
Dusseldorf (*pont*) . . . 491
Elberfeld-Vohwinkel . . 518-519
Fonderie Royale de Berlin . 457-471-475
Francfort (*station*) . . . 497
Francfort-Cronberg . . . 517
Freundenberg-Niederfischbach . . 498
Furth 458-487-493-499-500 à 502
Grafing-Glonn . . . 507
Grunthal (*pont*) 508-508bis-509-509bis-510
Halle-Leipzig . . . 464
Hambourg (*station*) . . . 521
Heide-Neumunster 508-508bis-509-509bis-510
Holtenau (*pont*) 511 à 513-513bis-513ter
Hönebach (*tunnel*) . . . 476
Kiel-Eckernförde 511 à 513-513bis-513ter
Krigar . . . 457
Laurahütte (*congrès*) . . . 480
Leipzig-Altenbourg . . . 469
Leipzig-Dresde . . 460 à 463
Lindau . . . 481
Locomotives (*fabrique*) 457-478-482 à 485-491bis
Magdebourg-Coethen . . . 464
Munich-Augsbourg . . 466-467
Nord-Ost-See-Kanal 508-508bis-509-509bis-510 à 513-513bis-513ter
Nuremberg (*station*) . . . 473
Nuremberg-Bamberg . . . 472
Nuremberg-Furth 458-487-493-499 à 502
Pillkalen-Stallupoenen . . 522-523
Pioniers du chemin de fer à Berlin . 506
Prague à Dresde . . . 405
Ruhla . . . 492
Schiltach-Schramberg . . . 503
Strasbourg (*vicinaux*) . . 243-244
Strasbourg-Bâle . 167-169 à 171
Strasbourg-Paris 205 à 208-213 à 218-220
Taunus . . . 477
Tilsit-Ragnit . . 522-523
Vercin-Eisenbahn-Pioniere . . 506
Wehbach-Kirchen . . . 498
Weiler-Rothenbach . . 504-505

HOLLANDE ET COLONIES. GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG . . . . page 91

Alsace-Lorraine . . . 538
Amsterdam-Colcgne . . . 529
Amsterdam-Harlem . . . 527
Daum G. C. . . . 536
Etat Hollandais . . . 530
Flessingue . . 533 534
Hollandais . . 527-528-535
Indes Néerlandaises . . . 536
Middelbourg . . . 532
Prince Henri . . . 537
Zélandais . . . 531

SUÈDE-NORWÈGE-DANEMARK . . . . . page 93

Altona . . . 544
Altona-Kiel . . . 543
Ericson Nils . . 540-542
Etat . . 539-540
Gotland . . . 541
Machinistes et chauffeurs . . . 545

RUSSIE . . . . . page 95

Alexandre (*pont sur le Volga*) . . 554
Borki (*accident de chemin de fer*) 562 à 564
Catherine (*Krivoïrog*) . . . 557
Cinquantenaire . . . 559
Ecoles techniques . . . 566
Ekaterinoslaw-Jasinova . . . 557
Gerstner François . . . 546
Grande Société . . . 550
Ivangorod-Dombrowa . . . 558
Kerbedz . . . 556
Kronenberg L. . . . 552
Miechow (*tunnel*) . . . 558
Orenbourg . . 561
Podwoloczyska-Lemberg . . . 410-411

Polessié . . . 560
Poti-Tiflis-Bakou . . . 555
Proskow et Grodsisk (*stations*) . . 549
St Petersbourg-Pavlosk . . . 547
St Petersbourg-Tsarskoe Selo . . 546
Sourame (*tunnel*) . . . 565
Transcaucasien . . 555-565
Tschewkin C. W. . . . 553
Varsovie-Bromberg . . . 551
Varsovie-Terespol . . . 552
Varsovie-Vienne . . 548-549

TURQUIE-ROUMANIE-BULGARIE-GRÈCE . . . . . page 98

Bucharest-Constantza . . 569 a 571
Cernavoda *(pont sur le Danube)*. 569 à 571
Jamboli-Bourgas . . . 572
Laurium . . . 268
Smyrne-Aïdin . . . 568
Turcs . . . 567

ASIE

ETATS DIVERS . . . . . page 100

Hanoï Nam Dinh . . . 281
Indes Anglaises (*East Indian*) . . 81
Indes Néerlandaises . . . 536
Smyrne-Aïdin . . . 568

AFRIQUE

ETATS DIVERS . . . . . page 100

Algériens . . 278 à 280
Bloemfonteyn-Johannesburg . . 90
Cap-Bulawayo . . . 94
Congo Beige . . 156 à 158
Ethiopiens . 575
Natal et Orange . . . 91
Pretoria-Delagoabaie . . 52-53

AMÉRIQUE

CANADA-ÉTATS UNIS-MEXIQUE . . . . . page 102

Californiens . . . 578
Chicago . . . 583
Chicago (*exposition*) . . 579-580
Conducteurs de locomotives (St^e). . 588
Danbury Norwalk . . . 577
Grand Trunk du Canada . . . 89
Harlem (*tramways*) . . . 581
Mexicains . . . 587
Montreal Lachine . . . 83
New-York Central . . . 582
Pacifique; . . . 576
Victoria (*pont à Montreal*) . 84 à 88

CUBA-GUATEMALA-VENEZUELA-EQUATEUR-BOLIVIE-BRÉSIL . . . . page 103

Aniceto Aree . . . 594
Boliviens . . . 594
Central brésilien . . 596bis
Chimbo (*pont*) . . . 593
Dom Pedro II . . 595-596
Guatemala . . 589-590
Guyaquil-Quito . . . 593
Jujuy vers la Bolivie . . 665-666
La Bahia . . . 585
La Bahia-Matanzas . . . 584
Oriental de Guatemala . . . 591
Prueba . . . 586
Puerto Cabello-Valencia . . . 592
San Felipe . . . 591
Sao Paulo-Rio Grande . . . 597

PÉROU ET CHILI. . . . . page 106

Arequipa 598-603-604-607-608
Callao (*pont et ch. de f.*) . . . 605
Callao-la Oroya . . 601-607
Central-Tarma . . . 606
Central Transandin . . 601 à 604
Huacho-Sagan . . . 609
Iquique-la Noria . . 617-618
Lima (*tramways*) . . 611-612
Lloyd Guillermo . . . 616
Los Andes . . . 620
Malleco (*viaduc*) . . . 621
Meiggs Henri . . 602-607-615
Mejia-Arequipa . . . 598
Mollendo-Arequipa . . . 608
Pasco (*mines et chem. de fer*) . . 599
Pisco-Yca . . . 600

Puno . . 603-604-607
Talca-Constitucion . . . 619
Transandin . . 620-654
Trujillo . . . 613
Valdivia-Osorno . . . 622
Valparaiso-Santiago . . 615-616
Varrugas (*viaduc*) . . . 602
Wheelwright Guillermo . . . 614

RÉPUBLIQUE ARGENTINE . . . . . page 108

Alvear (*général*) . . . 660
Anatuya-Chaco . . 668-672
Andin . 635 à 644-669
Association des agents . . . 675
Barracas-Canuelas . . 647-647bis
Bovio Francesco . . 653-657
Buenos Ayres (*tramways*). . . 678
Buenos Ayres-Chivilcoy . . 626-627
Buenos Ayres-Rosario 629-658-662-673-674
Carlesimo Julio . . . 665
Carmen de Areco-Salto (*tramway*) . 659
Casado Carlos . . 631-633
Central d'Entre-Rios . . 645-646
Central Nord . . 667-668-672
Chilecito . . . 661
Chumbicha et Rioja-Andalgala . . 670
Cordoba-Villanueva (*tramway*) . . 648
Dardo Rocha . . . 632
De Arteaga Alfredo . . . 651
De Irigoyen Bernardo . 636 à 638-672
Dolorés . . . 669
Doncel Carlos . . . 641
Entre-Rios . . . 663
Famatina . . . 671
Gonzalés Manuel . . . 677
Gualeguay . . . 628
Jujuy vers la Bolivie . . 665-666
La Plata (*tramway*) . . . 664
La Plata-Magdalena (*tramway*) . 649-650
Laurencena Miguel . . . 646
Ledesma-Oran . . . 667
Mazan-Tinogasta . . . 670
Nord Argentin . . . 661
Ouest . 626-627-632-676-677
Ouest Sud . . . 633
Paz Maximo . . . 655
Pergamino . . . 632
Perico a Ledesma (*station*) . . 666
Province de Buenos Ayres 652-655-673-674
Racedo Eduardo . . . 645
Roca Julio A. . 636 à 638-640-644
Romero Cornelio . . . 652
Rosario-Cordoba . . 624-625
Salta . . 653-656-657
San José de la Esquina . . . 651
Santa-Fé . . . 631
Santa Rosa-Salta . . . 653
Santiago del Estero . . . 634
Sud . . 623-630
Sud Argentin . . . 623
Sunchales-Tucuman . . . 658
Transandin . . 620-654
Trenque-Lauquen . . . 655
Trocha Angosta . . . 662
Val de Humahuaca . . . 665
Valiente Noailles Louis . . . 634
Villaguay-Concordia . . . 663
Villanueva Guillermo . . . 643

ADDITIONS ET RECTIFICATIONS . . . . . page 116

TABLE DES MATIÈRES . . . . . page 121

IMP. PONCIN-FISETTE, DINANT.